UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. — FACULTÉ DE DROIT

LE PORT DE CETTE

Son rôle économique — Son avenir

THÈSE

pour le Doctorat (Sciences politiques et économiques)

PAR

Charles CAMPAGNAC

MONTPELLIER
IMPRIMERIE COOPÉRATIVE OUVRIÈRE
14, Avenue de Toulouse et Rue Dom-Vaissette
—
1910

LE PORT DE CETTE

SON ROLE ÉCONOMIQUE — SON AVENIR

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. — FACULTÉ DE DROIT

LE PORT DE CETTE

Son rôle économique — Son avenir

THÈSE

pour le Doctorat (Sciences politiques et économiques)

PAR

Charles CAMPAGNAC

ACAD.
LJOD.BAT.
BIBL.

MONTPELLIER
IMPRIMERIE COOPÉRATIVE OUVRIÈRE
14, Avenue de Toulouse et Rue Dom-Vaissette
—
1910

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VIGIÉ, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

BRÉMOND, Assesseur, professeur de Droit administratif.

GLAIZE, professeur honoraire.

LABORDE, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Économie industrielles.

CHARMONT, professeur de Droit civil.

CHAUSSE, professeur de Droit romain.

VALÉRY, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

PERREAU, professeur de Procédure civile.

MARGAT, professeur de Droit civil.

MOYE, professeur de Droit international public.

RIST, professeur d'Économie politique.

BARTHÉLEMY, professeur de Droit constitutionnel.

GIFFARD, professeur d'Histoire du Droit.

MORIN, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil approfondi.

BRIDREY, agrégé, chargé d'un cours de Droit romain.

NOGARO, agrégé, chargé d'un cours d'Economie politique.

ROCHETTE, secrétaire.

MEMBRES DU JURY

MM. CHAUSSE, *Président.*

VALERY, NOGARO, } *Assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41534907_0011

A LA MÉMOIRE DE MA MÈRE

A MA GRAND'MÈRE

A MON PÈRE

A MES PARENTS

A MES MAITRES

A MES AMIS

C. CAMPAGNAC.

AVANT-PROPOS

Au début de cette étude, c'est pour nous un devoir bien agréable à remplir que de remercier bien sincèrement M. le professeur Chausse qui a bien voulu nous faire l'honneur d'accepter la présidence de cette thèse et M. le professeur Nogaro qui nous en a donné l'idée et qui a bien voulu s'intéresser à notre travail.

Nous aurons toujours pour eux la reconnaissance la plus profonde et la plus respectueuse et nous garderons un excellent souvenir de leur précieux enseignement.

Nous n'oublierons pas non plus les nombreuses personnes qui, à Cette, ont bien voulu nous aider à mener à bonne fin notre tâche. Qu'elles trouvent ici l'expression de notre plus vive gratitude.

LE

PORT DE CETTE

Son rôle économique — Son avenir

INTRODUCTION

§ 1. Situation. — Historique. — Description

Le port de Cette est situé au fond du golfe du Lion par 43°24' de latitude Nord et 1°22' de longitude Est, non sur la côte proprement dite, mais au pied d'une colline de 180 mètres d'altitude, constituant autrefois une île à 4 kilomètres environ du rivage.

Cette colline est reliée à la terre ferme par deux bandes de sable courant l'une de l'est à l'ouest jusque vers Agde, l'autre de l'ouest à l'est jusqu'à Frontignan. Entre la colline St-Clair et le rivage se trouve, enserré par les deux étroites plages

de sable, l'étang de Thau, sorte de petite mer intérieure, autour de laquelle s'échelonnent les petits ports de Balaruc, Bouzigues, Mèze et Marseillan. Le port de Cette est constitué par des canaux qui longent le pied de St-Clair, à l'est, reliant la mer à l'étang, et par des bassins. Le tout est abrité par un système de deux jetées (le môle St-Louis et la jetée de Frontignan) reliées à la terre ferme, au-devant desquelles se trouve une troisième jetée courbe, le brise-lames, prolongé par deux épis rectilignes, l'un à l'est, l'autre à l'ouest ; cette jetée isolée a une longueur totale de 1.574 mètres.

Les canaux et les bassins sont reliés directement par eau avec le réseau fluvial de la Garonne et du Rhône, assurant ainsi au port de Cette de vastes débouchés terrestres et favorisant par là l'extension de son rôle régional, comme nous le verrons plus loin. Avec la Garonne la communication se fait par l'étang de Thau et le canal du Midi qui y débouche à l'extrémité ouest, et avec le Rhône par le canal de Cette au Rhône dont le débouché a lieu dans les bassins même et dont les travaux d'amélioration ordonnés par la loi du 24 décembre 1903 sont en cours d'exécution.

Ces deux grandes vallées sont en outre desservies directement par les lignes du Midi et du P.-L.-M. qui ont des gares communes et dont les voies viennent aboutir sur les quais. Une troi-

sième ligne ferrée se dirige à travers le département de l'Hérault sur le centre de la France.

Une route nationale enfin, allant de Cette à Montpellier, achève l'union intime de Cette au reste du continent.

Si nous voulons jeter un coup d'œil en arrière et voir comment d'une plage déserte on a fait un des meilleurs ports français, nous n'aurons pas à remonter bien loin dans le passé ; Cette, en dépit de louables efforts de quelques historiographes, n'a pas d'histoire (1).

Le cap et la montagne de Cette étaient connus des anciens, mais il est certain qu'il n'y eut jamais de ville ni de bourgade sur son territoire, et il faut attribuer à un établissement thermal fondé par les Romains, à l'instar des Thermes de Balaruc, les mines retrouvées à la pointe du Barrou. Les étymologistes font dériver le nom de Cette des mots settim ou kettim par lesquels les Phéniciens désignaient les lieux élevés et boisés. Strabon dans ses ouvrages a eu occasion de parler du mont Setin, et Avienus cite le mons Setius, d'où Sète, puis Cète et enfin Cette.

---

(1) Les quelques renseignements historiques qui suivent sont extraits d'une petite brochure que publia la Chambre de commerce de Cette à l'occasion de l'Exposition universelle de Paris 1900.

Jusqu'en 1666, l'île de Cette resta à peu près déserte. Dans la belle saison seulement, quelques pêcheurs nomades venaient s'y établir pour vendre leur poisson à Frontignan, Maguelone ou Montpellier ; à cette époque le trafic de la province se faisait par les divers graus de la côte, notamment ceux de Frontignan (qui se combla en 1623) et de Palavas (qu'une tempête ferma en 1663).

Le chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications de France, chargé dès 1663, par Louis XIV, de « rechercher les moyens de corriger le défaut des ports » sur la côte du Languedoc, arrêta son choix sur l'île de Cette.

La première pierre du port de Cette fut posée le 29 juillet 1666. Sur l'ordre de Colbert, le chevalier de Clerville établit une jetée reliée au rivage, afin de créer une anse d'abri pour les navires et de protéger au sud le canal, ou grau artificiel, projeté, qui suivrait le pied de la montagne à l'est et assurerait les communications de la Méditerranée avec l'Océan par l'étang de Thau et le canal du Midi : ce canal, comme on le sait, fut l'œuvre de Riquet, qui dirigea en personne les travaux du canal et du môle. A l'abri de ce môle les navires affluèrent aussitôt et la navigation du Bas-Languedoc fut désormais concentrée à Cette.

En 1669, Paul Riquet fut chargé de l'achève-

ment du môle, et en 1677 du creusement du canal et de la construction des premiers quais.

Mais ce port artificiel s'ensablait ; il existe en effet tout le long de la côte un courant assez fort venant de l'est et charriant les sables et les vases du Rhône. Pour parer à cet inconvénient, on commença dès 1673 un système de travaux consistant en une jetée, construite en travers du môle et perpendiculairement à la plage, de 100 mètres environ.

On ne fit qu'aggraver les ensablements. Le capitaine du génie Niquet, directeur des travaux du port de Cette, fit alors construire (1700) en avant de cette jetée et dans son prolongement une deuxième jetée isolée, qui devait permettre des affouillements considérables et maintenir de grandes profondeurs sur la passe.

Cet état des lieux subsista pendant tout le XVIII[e] siècle pendant lequel on ne se préoccupa que d'entretenir le port dans un bon état de profondeur. Pendant cette période les Etats du Languedoc fournirent annuellement un subside de 80 à 100.000 livres pour le désensablement du port.

Les travaux du port, interrompus pendant la Révolution, furent repris en 1803. En 1808, la jetée isolée fut soudée à celle qui s'enracinait au rivage et le tout forma la jetée de Frontignan.

Cette soudure fut néfaste, les ensablements

augmentèrent considérablement ; une enquête prescrite en 1819 conduisit à la construction en 1821 d'une nouvelle jetée isolée, ou brise-lames courbe de 550 mètres couvrant l'entrée du port au sud et établissant 2 passes, l'une à l'est de 250 mètres, l'autre à l'ouest de 300 mètres.

En 1839, fut voté le projet d'agrandissement à l'intérieur comportant le creusement du nouveau bassin et du canal maritime parallèle au premier canal de 1677. En 1859 la Compagnie des chemins de fer du Midi creusa son bassin au nord de la ville.

Cependant la situation du port, par son accès difficile pendant le gros temps et par ses ensablements, continuait à être défectueuse. De nombreux projets furent mis en avant et âprement discutés.

Enfin, en 1879, fut adopté le projet qui devait améliorer définitivement le port de Cette, le protéger contre les ensablements et lui assurer un accès des plus faciles par les plus grosses tempêtes. Ce projet, exécuté de 1882 à 1889, consiste dans le prolongement du brise-lames de 850 mètres à l'est et de 150 mètres à l'ouest. Depuis, les abords du port de Cette sont des plus commodes pour la navigation. Plusieurs dragues, d'une grande puissance, fonctionnent continuellement, aussi le tirant d'eau est porté chaque été à 8 mètres dans la rade et à 7 m. 50 dans l'avant-port ;

les tempêtes de l'hiver le réduisent à 7 m. 50 et à 7 m. 30.

Quand un navire se présente à l'entrée, il double le musoir du grand épi de l'est (épi Dellon), puis, se trouvant en pleine rade et dans une eau toujours tranquille, il peut, sur une distance de 850 mètres, faire aisément toutes ses manœuvres et pénétrer dans les bassins.

La marée est insensible à Cette, l'amplitude moyenne paraît être de 0 m. 15 à 0 m. 20. Les variations de niveau tenant à la marée et au vent oscillent entre — 0 m. 10 et + 0 m. 90 par rapport au zéro de l'échelle du fort Saint-Louis. Le niveau majeur est à 0 m. 27.

Ajoutons à cela qu'il n'y a pas d'écueils aux abords du port ; de part et d'autre de la montagne de Cette, la plage, sablonneuse, s'avance en mer par un talus très doux.

De plus, la nuit, le port de Cette est signalé au large par un système très complet de phares et fanaux, dont le plus important est le phare de la montagne Saint-Clair. Ce feu, un des plus puissants de France, est constitué par un appareil lenticulaire avec brûleur à incandescence par la vapeur de pétrole comprimée, établi au sommet d'une tour octogonale de 19 mètres de hauteur au-dessus du sol et à 95 m. 4 au-dessus du niveau des hautes mers. Ce feu, à éclats blancs,

d'une puissance de 25.000 becs Carcel, a une portée lumineuse moyenne de 35 milles (1).

Toutes ces conditions font du port de Cette l'un des plus sûrs parmi tous les ports français.

Ajoutons que les bassins et canaux ne renferment jamais d'eaux stagnantes grâce à leurs communications avec l'étang de Thau et les faibles différences de niveau alternatives dues à la marée.

Une loi du 23 décembre 1903 a autorisé l'exécution de nouveaux travaux d'amélioration qui faciliteront l'extension du port dans l'étang de Thau, sur les bords duquel d'importantes usines ont été créées au cours de ces dernières années. Ces travaux sont en cours d'exécution.

L'ensemble des travaux exécutés jusqu'à ce jour, d'après les évaluations les plus rigoureuses, a coûté en nombre rond 37 millions, dont 4 millions environ antérieurement à 1823. C'est peu, si l'on songe qu'il a fallu créer un port de toutes pièces et que la nature, loin de se prêter aux efforts de l'homme, les a toujours contrariés et n'a été définitivement vaincue que ces dernières années.

Nous avons vu que le port de Cette était constitué par des bassins et des canaux reliant la Méditerranée à l'étang de Thau. En voici la no-

(1) Il est d'ailleurs de date toute récente, 1900.

menclature détaillée avec leur brève description et caractéristique.

Contigu avec l'avant-port, nous trouvons d'abord le vieux bassin. Ce bassin est situé au pied du mont Saint-Clair, à l'ouest, et est formé par le môle Saint-Louis, qui le sépare de la mer au sud. C'est le port primitif de 1670. Sa superficie utile est de 8 hectares, avec une profondeur variant de 5 à 7 mètres. Les quais qui l'entourent sont peu fondés et ne peuvent servir aux opérations commerciales, aussi sont-ils affectés à l'usage des bateaux de plaisance et de pêche. Ils ont un développement total de 938 mètres et une largeur de 6 à 16 mètres.

En remontant vers le nord nous trouvons le chenal (partie sud du canal de Cette). Sa largeur varie de 37 à 80 mètres, sa profondeur de 5 à 7 mètres. Les quais qui les bordent, entièrement pavés, ont 903 mètres de développement sur 16 à 38 mètres de large.

Le canal de Cette qui fait suite au chenal jusqu'à l'étang de Thau a une longueur de 1.440 mètres, sa profondeur n'est que de 3 mètres. Il est généralement affecté aux barques de navigation intérieure, aux bateaux de l'étang et aux voiliers de faible calaison.

Ce canal est franchi par 4 ponts tournants, entièrement neufs, à double voie, avec passerelle pour piétons en encorbellement et s'ouvrant au

moyen d'un système hydraulique ; 3 d'entre eux ont une passe de 11 mètres, celle du dernier est double avec une pile centrale laissant d'un côté 21 mètres et de l'autre 14.

Parallèlement au chenal et séparé de l'avant-port par les jetées 4-5 se trouve le nouveau bassin. Ce bassin, qui ne date que de 1840, présente la forme d'un quadrilatère irrégulier d'une superficie de 7 hectares. Sa profondeur normale est de 7 m. 30. Les quais qui l'entourent, en partie pavés, ont 1000 de long et de 15 à 45 mètres de large.

Au nord du nouveau bassin et débouchant perpendiculairement à ses quais se trouve le canal maritime dont la direction est exactement sud-nord et qui va aboutir au travers du canal latéral. Sa profondeur est de 7 m. 30, sa longueur 940 m. et la largeur de ses quais varie de 21 à 26 mètres. Ce canal est à peu près parallèle avec le canal de Cette, il est franchi par 3 ponts tournants, moins récents que les précédents, à une seule voie, mais d'une passe plus large (21 mètres). Les quais de ce canal sont les plus utilisés pour les opérations maritimes ; à l'extrémité nord-est de ce canal se trouve un vaste terre-plein de 300 m. sur 100, appartenant à la Marine, à l'angle duquel est installé depuis 1888 un poste de torpilleurs.

Le canal latéral s'étend du nord du canal

maritime au nord du canal de Cette. Il occupe une longueur de 540 mètres sur 100 de large et est traversé vis-à-vis la gare des voyageurs par un superbe pont métallique de date toute récente (1908), à double passe et à double voie charretière.

Le bassin de la Compagnie du Midi, construit en 1859, prolonge à l'est le canal latéral. Sa longueur est de 400 mètres et sa largeur 100. Ses quais, appartenant à la Compagnie, ont 940 mètres de développement sur 7 à 16 de large.

La Darse de la Peyrade réunit le canal de Cette au canal maritime vers leurs milieux et sert de débouché au canal du Rhône à Cette. Elle a 500 mètres de long, 56 de large et 2 m. de profondeur seulement, aussi ne sert-elle qu'à la navigation intérieure. Les quais sont réunis par 2 ponts levants à manœuvre électrique.

Enfin, pour terminer, nous trouvons incrusté dans l'angle de la jetée de Frontignan et de la jetée 4-5 le bassin à pétrole. Superficie : 1 hectare 30, profondeur 7 mètres. Il est bordé par 310 mètres de quais ayant 16 à 20 mètres de largeur (1).

---

(1) Il est entré en 1906 dans le port de Cette 22 navires calant de 6 m. 50 à 7 m., et 7 calant de 7 m. à 7 m. 50.

Les deux tableaux suivants donnent, en résumé, la description des canaux et bassins du port de Cette.

A. — *Bassins et canaux de navigation maritime*

Désignation	Longueur	Largeur	Superficie	Profondeur normale
	Mètres	Mètres	Hectares	Mètres
Vieux bassin.....	400	200	8.00	5 à 7.30
Chenal.....	450	37 à 80	2.70	5 à 7.30
Bassin à pétrole....	»	»	1.30	7.50
Canal latéral	540	100	5.40	5.00
Bassin de la Cie du Midi	400	100	4.00	5 à 7
Canal maritime :				
Au sud.....	540	66 à 68	3.60	7.30
Du pont des Moulins au nord...	400	100	4.00	7.30
Nouveau bassin....	»	»	7.00	7.00

Soit une superficie totale partielle de 36 hectares.

B. — *Bassins et canaux de navigation intérieure*

Canal de Cette....	1.440	35 à 75	6.20	3.00
Darse de la Peyrade (non compris la traversée du canal maritime).....	500	56	2.80	2.00

Soit une superficie de 9 hectares.

Au total nous avons donc comme superficie générale des bassins et canaux du port, 45 hectares.

C'est plus que suffisant, malheureusement, pour les besoins actuels du port.

Pour terminer ces quelques renseignements descriptifs du port de Cette, nous allons dire quelques mots de son installation commerciale ; elle ne nous retiendra pas bien longtemps, et pour cause.

Les vins et les bois de toute espèce constituent le principal élément du trafic de Cette. Ces marchandises étant faciles à manutentionner et n'ayant pas à craindre les intempéries, la nécessité d'un outillage spécial pour les embarquements et les débarquements ne s'est pas fait sentir jusqu'à présent. Il convient, du reste, d'ajouter que, la ville et le port ne faisant qu'un, les marchandises peuvent être enlevées ou mises à terre à proximité des magasins, qui souvent ne sont séparés de la cale du navire que par la largeur des quais. La Chambre de commerce se préoccupe, du reste, de la construction de tentes ou de hangars sur quelques points des quais.

Les voies ferrées de la Compagnie du Midi aboutissant sur les quais du bassin de la C^ie^ sont desservies par sept grues (une de 10 tonnes, deux de 5, quatre de 3).

De son côté, la Compagnie P.-L.-M., dont les voies bordent le quai Est du canal maritime, ainsi que la partie Est du nouveau bassin, dispose d'une grue de 10 tonnes.

Un bassin spécial fermé par un barrage isolateur, administré par la Chambre de commerce, est affecté à la manutention des pétroles et des marchandises dangereuses.

La Chambre de commerce possède également une grue fixe de quai, à bras, de 15 tonnes de puissance, placée sur le quai Est du canal maritime, et un bateau pompe à épuisement et à incendie. Elle a été autorisée, par décret du 30 août 1905, à compléter l'outillage public du port par l'acquisition de 4 grues flottantes à vapeur, à volée variable, susceptibles de lever une charge nette de 1.500 kil. à 11 mètres de portée totale et 7 mètres de portée utile ; l'exécution de cette fourniture a été confiée à la maison Caillon et C^ie^ du Havre. Ces grues sont à la dispositon du commerce depuis peu de temps. La Chambre a également mis à l'étude la question de l'éclairage à l'électricité du bassin à pétrole et d'une partie des quais et chantiers de débarquement.

Le port est pourvu d'un petit chantier de réparations pour les gabares et autres embarcations, situé à l'ouest de l'embouchure du canal de Cette dans l'étang de Thau. Il existe également un chantier d'abatage de navires en carène le long

de la rive nord du canal latéral à l'ouest, du pont de la gare, mais ce mode de réparation n'est employé que rarement et seulement pour des voiliers de petites dimensions.

Le bénéfice de l'entrepôt réel est concédé à la ville. Il y a, en outre, 12 entrepôts fictifs actuellement ouverts pour les bois et merrains.

Voilà à peu près tout ce qu'il y a à dire sur la situation et l'état du port de Cette.

Toutefois, avant d'entrer dans un examen détaillé de son commerce, de son rôle et de son activité économique, des services qu'il rend ou qu'il pourraît être appelé à rendre, il nous a paru indispensable de le faire précéder d'une étude sommaire sur les fonctions économiques des grands ports modernes.

§ 2. Les fonctions économiques de nos grands ports modernes (1)

Le port ancien à fonction unique. — Le port moderne à fonctions multiples. — Sa fonction régionale, industrielle et commerciale. — Ce sont les perfectionnements des moyens de transport maritimes et terrestres qui ont amené ces changements profonds.

A première vue, il semble qu'un grand port

(1) Tous les éléments de ce paragraphe sont empruntés au très intéressant ouvrage de M. Paul de Rousiers : « Les grands ports de France ».

moderne doit avoir naturellement les mêmes caractères qu'un port ancien ; cela paraît tout simple, et l'on serait porté à croire que la perfection toujours croissante des moyens de production et de transport n'a fait que donner plus d'extension et de vigueur aux fonctions économiques des ports anciens, mais sans en altérer la nature. En somme, on se figure volontiers un port moderne comme la continuation naturelle d'un port ancien auquel les inventions modernes donneraient tout simplement un peu plus de mouvement et d'activité et dont les conditions d'existence et de prospérité resteraient exactement les mêmes.

Nous allons voir, au contraire, qu'il suffit de rappeler quelques faits historiques très connus pour constater que l'état de choses actuel est de date toute récente et radicalement différent de l'état de choses ancien.

C'est que les transformations opérées au cours du XIX^{e} siècle dans les moyens de production et les moyens de transport ont été si profondes, si prodigieuses, qu'elles ont eu sur l'ensemble de la vie économique et sociale des conséquences directes et indirectes sans nombre. Seulement notre faible entendement scientifique en cette matière ne nous a pas permis de les préciser toutes avec exactitude. Nous sentons bien que nous sommes dans une ère nouvelle, mais faute

de pouvoir dire exactement en quoi telle ou telle institution a bien subi les effets de l'évolution générale, nous continuons à lui appliquer les règles jugées autrefois convenables à l'institution dont elle a pris la place, dont elle porte le nom, mais qui en diffère parfois essentiellement.

Pour les ports en particulier, nous allons voir que le port ancien ne rappelle que de très loin le port moderne. Le port moderne a des fonctions autrement complexes, autrement importantes qu'autrefois ; bien plus, pour se développer et prospérer il lui faut certaines conditions dont quelques-unes sont en contradiction formelle avec celles qui étaient indispensables au fonctionnement d'un port de l'antiquité.

Il est donc du plus haut intérêt d'étudier ces conditions, si l'on ne veut pas, par leur ignorance, courir à un échec certain. Tout effort pour développer et améliorer un port maritime devra s'adapter pleinement à ces conditions nouvelles sans lesquelles il n'aboutirait qu'à un gaspillage inutile de temps et d'argent si précieux et si nécessaires tous les deux à l'activité économique. Et cette question n'a pas seulement un intérêt scientifique ; à l'heure actuelle, toutes les grandes nations font des efforts considérables pour augmenter et améliorer leur marine marchande et leur outillage maritime, parce qu'elles se rendent compte que le commerce de mer devient

de plus en plus un élément de puissance économique et par voie de conséquence de puissance politique. Ainsi envisagée, la question des ports et de la marine marchande est d'un intérêt vital pour un pays, son intérêt pratique immédiat est manifeste.

Nous allons donc voir l'évolution suivie par les ports maritimes au cours des âges, et de cette courte étude se dégageront les fonctions économiques de nos grands ports modernes.

*
* *

Si nous examinons les ports de l'antiquité et même du moyen âge, nous nous apercevons que tous ou presque tous offrent cette particularité d'être en quelque sorte séparés de la terre ou tout au moins en communication difficile avec elle. C'est ainsi que Marseille fut bâti par les Phocéens sur une côte étrangement aride, entourée d'une ceinture de collines rocheuses, dénudées, absolument stériles, qui semblent lui faire un rempart infranchissable la séparant absolument du continent ; de même les ports phéniciens s'établirent aux pieds des montagnes du Liban qui les séparaient de la terre. Plus tard Venise s'embourbe volontairement dans ses lagunes ; Dunker-

que, Hambourg, les ports des Pays-Bas se fondent au milieu des marais.

Cet isolement des ports n'a d'ailleurs réellement pris fin que vers le milieu du XIX^{e} siècle avec l'apparition des chemins de fer.

Nous nous trouvons donc en présence d'un caractère général, très marqué, et non pas d'un cas fortuit. Pourquoi donc cet isolement? Etait-il imposé aux ports? Pas du tout, ils s'établissaient librement et leur isolement était voulu : c'est qu'il était nécessaire à leur sécurité. A ces époques reculées, la sécurité sur terre était très précaire. Des bandes de conquérants et de pillards parcouraient le continent en tous sens en saccageant tout, et en s'emparant de tous les objets de valeur. N'oublions pas que les ports étaient un grand centre de richesses avec les marchandises précieuses accumulées dans leurs entrepôts, et que, par conséquent ils offraient aux envahisseurs l'espoir d'un riche butin bien fait pour tenter leurs convoitises. Dans ces conditions, il est tout naturel que les ports aient cherché dans leur isolement un moyen de défense et une condition de sécurité. On les établissait donc dans des lagunes d'accès difficile, dans des marécages, dans des presqu'îles rattachées à la terre par un isthme étroit que l'on pouvait défendre plus aisément contre les écumeurs du continent. Parfois même l'on vit des ports établis sur des îles avoisinant

le rivage. C'est ainsi que l'ancienne Tyr, ruinée par une conquête, se reconstruisit sur une île voisine, ce qui contraignit Alexandre à établir une digue la reliant au rivage pour pouvoir s'en emparer. On voit donc les avantages au point de vue de la sécurité que retiraient les ports de leur isolement.

Mais, vont s'écrier les personnes qui ont sous les yeux le spectacle des ports modernes reliés à leur arrière-pays par des voies ferrées, des canaux et des routes nombreuses, voilà qui devait gêner considérablement leur commerce avec l'intérieur d'abord et leur activité générale ensuite. Il n'en est rien, car à ces époques-là le commerce terrestre n'existait pas ou à peu près. Le commerce terrestre, devant l'insurmontable difficulté des transports, ne pouvait pas prendre de l'extension, il était forcément très restreint et très localisé, aussi était-il, à plus forte raison, entièrement étranger au commerce maritime. Les ports n'avaient donc pas à servir de trait d'union entre deux commerces complètement séparés. Les marchandises de mer ne circulaient que d'un port à l'autre où elles s'échangeaient entre d'autres marchandises de mer et elles ne s'écartaient guère du littoral. Sans doute il arrivait parfois que des marchandises maritimes pénétraient dans l'intérieur des terres, mais quelles étaient ces marchandises ? C'est ici que nous sentons

l'influence déterminante des moyens de transport. Les navires de l'époque étaient bien petits si on les compare à nos modernes villes flottantes, leurs moyens de propulsion, voiles ou rames, étaient des plus rudimentaires, la navigation était lente et périlleuse et par conséquent le prix de fret très élevé. Les marchandises qui circulaient alors ne pouvaient donc qu'être des objets de poids et de volume peu considérable et de valeur relativement grande. Dans ces conditions un port n'avait pas besoin d'être relié fortement à sa région avoisinante pour permettre l'écoulement de ces marchandises : un petit sentier au milieu des marais ou des sables, des canaux peu profonds au milieu des lagunes suffisaient amplement aux besoins de l'époque. Le port n'avait donc pas de nombreux rapports avec son arrière-pays, il n'avait pas « d'hinterland » pour employer une expression à la mode ; il pouvait être très important par les relations commerciales qu'il entretenait avec les autres ports, il ne l'était pas parce qu'il desservait une vaste région fertile et riche. La fonction régionale des ports n'est pas encore née.

Mais même en supposant que les ports aient eu des voies d'accès commodes vers l'intérieur, il est probable que celles-ci n'eussent pas vu plus de circulations que les voies rudimentaires qu'ils possédaient. Nous avons déjà dit que les mar-

chandises maritimes d'alors étaient forcément chères pour pouvoir supporter le prix élevé du fret résultant des difficultés de toutes sortes de la navigation ; c'étaient, pour la plupart, des étoffes précieuses, des essences d'Orient, de la poudre d'or, de l'ivoire, des bois rares, en un mot des objets de luxe. Ces objets, à cause de leur prix élevé, ne trouvaient guère d'acheteurs en dehors de quelques grandes villes éloignées les unes des autres. Encore aujourd'hui, et quoique les moyens de transports soient pour ainsi dire parfaits, les objets de luxe ne pénètrent pas dans les campagnes à cause de leur cherté. Il fallait donc éparpiller le stock des marchandises vers de nombreuses villes pour pouvoir les y écouler, par conséquent une région déterminée n'ayant pas à elle seule la faculté d'achat de telles marchandises, il était parfaitement inutile de la relier au port par des voies fort coûteuses à établir et qui n'auraient rendu aucun service. Les marchandises circulaient d'un port à un autre d'où elles pénétraient par caravanes jusque vers les villes de l'intérieur.

C'est donc la nature des marchandises qui empêchait le contact étroit du commerce maritime et du commerce terrestre, qui ne laissait au port qu'un caractère purement commercial. Mais, comme nous l'avons déjà constaté, la nature des marchandises dépendait de la manière la

plus étroite des moyens de transport. Faible capacité des navires, donc marchandises légères et peu volumineuses, navigation pénible et par suite coûteuse, donc marchandises de valeur assez grande pour en supporter les frais élevés.

Mais ce n'est pas tout, à la voile ou à la rame on ne va guère vite et les navires n'avançaient que fort lentement. La moindre traversée durait des semaines entières, on ne pouvait donc confier aux navires que des marchandises se conservant longtemps. Les cargaisons susceptibles d'une prompte détérioration étaient impossibles ; on ne pouvait pas transporter de marchandises « périssables » et, comme on sait la place considérable que tiennent ces marchandises dans le commerce de mer d'aujourd'hui, on voit déjà l'énorme restriction du commerce maritime ancien. Les marchandises d'alors, facilement conservables, pouvaient sans inconvénients s'accumuler dans des magasins ou des entrepôts sans que les négociants aient le souci de les réexpédier rapidement. Là encore, l'isolement du port de la terre, cause de retards et de difficultés, ne lui nuisait pas.

Reste encore une dernière caractéristique, et un dernier défaut de la navigation ancienne. Elle était en effet non seulement réduite, lente, difficile et coûteuse, mais son principal défaut était encore son irrégularité. Avec les faibles

moyens dont on disposait alors, on était à la merci des vents et des flots dont les poètes ont fait l'emblème de l'inconstance et du caprice. On comprend très bien, qu'avec la navigation à la voile, la marche des navires était forcément irrégulière et cette incertitude de marche était encore plus défavorable que sa lenteur au développement des ports. On ne pouvait pas compter sur la régularité des arrivages des marchandises nécessaires pour les objets indispensables à la vie matérielle ou aux besoins d'une industrie quelconque. Les marchandises d'alors avaient, par la force même de l'irrégularité de leur arrivage, un caractère de fantaisie et de luxe. C'est encore une cause de séparation du commerce maritime du commerce terrestre qui permettait l'isolement des ports.

En résumé, les ports d'autrefois s'isolaient de la terre pour trouver la sécurité nécessaire à leur développement. Cet isolement ne gênait pas leur commerce qui était exclusivement maritime. Les ports anciens n'avaient donc qu'une fonction commerciale et cela tenait à l'insuffisance des moyens de transports tant sur mer que sur terre. Toutefois comme les relations par mer, malgré leurs difficultés de toutes sortes, étaient encore plus commodes que par voie de terre, le commerce de mer, la distribution par mer des marchandises entre les différents ports, avait

pris une vaste extension. Aussi, les ports situés à de longues distances les uns des autres, se trouvaient être en réalité, par leurs relations, plus voisins que des villes continentales rapprochées les unes des autres. Dans ces conditions, les ports, isolés de la terre et réunis par la mer, cherchaient toutes les occasions de resserrer les liens qui les unissaient les uns aux autres dans un but d'intérêt commun. De là de nombreuses amitiés et alliances, mais aussi des rivalités et des luttes incessantes. Un exemple des plus typiques d'union entre ports se trouve dans la Hanse ou Ligue hanséatique. C'était une ligue des villes commerciales de l'Allemagne du N.-O. fondée en 1241 ; à la fin du XVI[e] siècle elle ne comprenait pas moins de 64 villes ; elle avait d'ailleurs une flotte, une armée, un trésor et une gouvernement particulier. C'est d'ailleurs pour augmenter leur action maritime que la plupart des grands ports de l'antiquité fondaient ce qu'on appelait alors des colonies qui étaient en quelque sorte leurs succursales. Qui ne se rappelle les colonies grecques d'Asie Mineure, Carthage fondée par Tyr, Marseille fondée par les Phocéens, etc.

*
* *

Voilà l'état de choses ancien ; si nous passons aux temps modernes, que voyons-nous ? La fonction unique, exclusivement commerciale des ports anciens, a fait place à des fonctions multiples, complexes et infiniment plus importantes. Pour nous en rendre compte, point n'est besoin d'aller chercher bien loin, nous n'avons qu'à aller faire une courte promenade, une simple flânerie sur les quais d'un de nos grands ports maritimes. Nous y voyons une activité qui au premier abord surprend l'étranger; de lourdes caisses, des sacs volumineux, des marchandises de toute nature, en un mot, sont embarquées ou débarquées à l'aide de grues à vapeur au milieu d'un vacarme étourdissant; de lourds chariots, parfois même des trains de chemin de fer vont et viennent sur les quais, les uns apportent des marchandises, les autres viennent en prendre..... Réfléchissons un peu et demandons-nous pourquoi ces marchandises qui sont chargées et déchargées sous nos yeux sont là, d'où viennent-elles et pourquoi, où vont-elles et pourquoi ?

En un mot, pourquoi ces marchandises passent-elles par le port ? A cette question, nous trouvons trois réponses différentes ; nous avons donc deux ou trois causes de la présence des marchandises sur les quais du port et chacune de ces causes détermine une fonction économique du port.

Certaines marchandises passent par le port parce que c'est le point de jonction le plus avantageux entre le transport par mer et le transport par terre dans le parcours que font ces marchandises du lieu de leur fabrication au lieu de leur consommation. Par exemple, le blé américain qui est importé en Europe afflue vers les ports de Liverpool, Anvers ou Hambourg, parce que, de ces ports, il pourra facilement pénétrer dans un vaste pays, très peuplé et presque exclusivement industriel, c'est-à-dire incapable de se procurer par sa propre culture le blé nécessaire à l'alimentation de ses nombreux habitants. En sens inverse, pour les exportations, nous voyons le sucre de Bohême, de Saxe et de Silésie aller s'embarquer à Hambourg. Pourquoi cela ? Parce que l'Elbe porte naturellement les produits de ces régions vers un petit port situé à son embouchure d'où ils pourront atteindre facilement les pays d'outre-mer grands consommateurs de sucre, l'Angleterre par exemple. Remarquons que contrairement à ce qui se passe sur terre, le che-

min suivi par les marchandises le plus avantageux n'est pas la ligne droite.

Souvent un produit, pour atteindre son lieu de consommation, va faire d'invraisemblables détours et arrivera même du côté directement opposé à son lieu d'origine; cela tient au grand bon marché des transports maritimes, et un produit dans un trajet aura intérêt à employer le plus possible la voie maritime et le moins possible la voie terrestre. C'est ainsi que la majeure partie des vins d'Agérie, à destination de Paris, loin de passer par Marseille ou par Cette, va passer par Gibraltar, l'Océan et la Manche pour remonter la Seine jusqu'à Rouen.

Quoi qu'il en soit, dans tous ces cas, le port est au service de son arrière-pays, de son hinterland, c'est-à-dire la région qui reçoit par lui ses importations et qui expédie par lui ses exportations. Au regard de ces marchandises, le port remplit une fonction régionale.

Une autre catégorie de marchandises entre au port mais ne pénètre pas dans son arrière-pays. Elles vont dans des usines établies dans le voisinage immédiat du port pour y être modifiées chimiquement. Ce sont des matières premières, le plus souvent d'origine minérale très lourdes et très encombrantes ou d'un maniement dangereux et de faible valeur. Toutes ces raisons s'opposent à leur transport par chemin de fer à l'intérieur

sous leur forme primitive ; les navires de commerce qui les chargent dans des contrées encore mal outillées pour les traiter, les débarquent directement dans les usines avoisinant le port ; là elles sont raffinées, deviennent ainsi plus maniables tout en acquérant une valeur plus grande ; elles peuvent dès lors emprunter la voie ferrée pour se rendre à leur lieu de consommation. L'exemple le plus commun de ces marchandises est le pétrole : il arrive à l'état brut dans des bateaux citernes qui s'écoulent directement dans les réservoirs d'une raffinerie ; une fois raffiné, le pétrole et les autres produits qui en dérivent peuvent pénétrer à l'intérieur du pays. Dans presque tous les ports importants, à Cette notamment, il existe des raffineries de pétrole. Ce sont encore les pyrites d'Espagne, les phosphates d'Algérie, de Tunisie, etc., qui sont dirigés sur divers ports d'Europe, Cette entre autres, où sont établies des usines d'acide sulfurique, de superphosphates et d'autres engrais chimiques. Les huileries et savonneries marseillaises reçoivent également d'Afrique les arachides, les coprahs et transforment ainsi des matières lourdes, volumineuses, sans valeur, en produits plus légers, peu encombrants et de valeur relativement grande qui pourra leur faire supporter les frais élevés des transports terrestres.

Au regard de cette deuxième catégorie de

marchandises le port joue un rôle industriel. Ce n'est plus seulement un intermédiaire entre les voies maritimes et les voies terrestres, c'est aussi un lieu de transformation industrielle. Sans doute, en définitive, ces marchandises pénètrent bien dans l'arrière-pays, mais ce n'est qu'après avoir subi des transformations si profondes que sans elles cette pénétration serait inutile et même impossible. C'est ce qui caractérise la fonction industrielle des ports.

Enfin il y a encore une troisième et dernière catégorie de marchandises. Celles-là entrent au port, mais non seulement elles ne pénètrent pas tout de suite dans l'hinterland mais encore elles n'y pénètrent pas du tout : elles repartent par mer. Pour ces marchandises le port est tout simplement un carrefour de lignes de navigation ou un marché ; elles n'y font guère qu'une halte passagère en entrepôt et leur mouvement demeure complètement étranger à l'arrière-pays qui s'étend derrière le port. Elles n'en proviennent pas, elles n'y pénètrent pas, elles n'y subissent pas de transformations industrielles, elles n'y sont l'objet que d'opérations purement commerciales. C'est ainsi que les énormes quantité de café qui encombrent les quais du Havre et s'empilent dans ses entrepôts ne pénètrent vers l'intérieur, soit par chemins de fer, soit par la Basse-Seine, que dans une faible proportion ;

la majeure partie de ce café reprend la mer pour être distribuée par d'autres ports régionaux.

Pourquoi le café s'accumule-t-il au Havre? Il y a beaucoup de raisons pour cela : l'excellente position géographique du Havre, qui permet une concentration et une distribution faciles, etc., mais surtout la bonne organisation de son marché à terme, complété par une caisse de liquidation des affaires en marchandises, institution locale, imaginée et constituée par des Havrais en 1882, et qui a servi d'ailleurs de modèle à plusieurs créations analogues en France et à l'étranger. Quoi qu'il en soit, à l'égard du café, le Havre remplit une fonction purement commerciale.

Dans le même ordre d'idées, les laines d'Australie sont presque toutes expédiées à Londres d'où elles repartent par mer à destination des centres industriels ; les cotons d'Amérique partent également tous à destination de Liverpool parce qu'ils y trouvent une place de marché maritime, c'est-à-dire des occasions de vente et des facilités de distribution par mer.

En résumé, un grand port maritime moderne remplit trois fonctions économiques bien nettement séparées et à chacune desquelles appartient un ordre de phénomènes différent. Sa fonction régionale dépend intimement de son arrière-pays, elle sera d'autant plus développée que ce pays aura plus de besoins et de produits, elle est donc

liée à ses forces productives et à sa puissance de de consommation (1). Sa fonction industrielle au contraire dépend de l'initiative, de l'esprit d'entreprise de ses habitants ; elle sera d'autant plus active que les moyens de communication du port, soit du côté de la mer pour recevoir les matières brutes, soit du côté de la terre pour écouler les produits raffinés, seront plus nombreux et plus commodes. Enfin sa fonction commerciale dépend surtout des avantages de sa situation géographique, de l'activité de son trafic maritime et de l'organisation de son marché local.

On voit par là combien nous sommes loin du port ancien à fonction unique et combien les ports d'aujourd'hui diffèrent de ceux d'autrefois. Comment un si profond changement s'est-il opéré ? Comment le port maritime a-t-il passé de cet isolement terrestre et de cette fonction uni-

---

(1) Remarquons en passant qu'un port importera d'autant plus qu'il pourra plus exporter. Sa puissance d'importation est intimement liée à sa puissance d'exportation, en d'autres termes il recevra d'autant plus de marchandises qu'il pourra en expédier davantage. Les ports qui ont du « fret de retour » sont mieux placés pour recevoir, car les navires transportent à meilleur compte pour un port éloigné que pour un port rapproché s'ils sont sûrs de trouver dans le premier un chargement à emporter.

que à l'union intime avec son arrière-pays et aux fonctions multiples d'aujourd'hui ? Cela c'est fait uniquement par suite de la transformation des moyens de transport.

Tout d'abord, l'activité et le grand développement des transports modernes ne sont possibles qu'avec un certain degré de sécurité. Les pillages ont à peu près complètement disparu, les guerres deviennent de plus en plus rares et surtout plus respectueuses de la propriété privée; dans ces conditions, un port, malgré la grande valeur des marchandises enfermées dans ses entrepôts, peut rester en communication directe avec la terre, et voilà déjà l'isolement ancien des ports qui cesse, par suite d'une sécurité plus grande, d'être une condition *sine quâ non* d'existence et de prospérité.

Mais l'isolement n'est plus seulement inutile, il est devenu mortel. Il est en contradiction avec les fonctions nouvelles des ports ; la nature nouvelle des marchandises qui y sont embarquées et débarquées ne le permet plus.

Les marchandises ont changé avec le temps et elles sont maintenant très différentes de celles qui faisaient autrefois l'objet du commerce de mer. Ce ne sont plus des produits de poids et de volume peu considérables et d'une valeur assez grande. On fait les navires de plus en plus grands, ils peuvent transporter des marchandises de

plus en plus volumineuses et encombrantes, et comme les progrès de la navigation abaissent le prix du fret, les marchandises transportées peuvent n'avoir qu'une très faible valeur.

Ainsi tout progrès dans la navigation, tout ce qui tend à rendre plus économiques les transports par mer, tend également à augmenter le nombre des marchandises auxquelles ils peuvent s'appliquer.

Aussi, en comparaison d'autrefois, nos grands ports modernes embarquent-ils et débarquent-ils des quantités de marchandises énormes. Il passe par an sur les quais 20 millions de tonnes de marchandises à Rotterdam, 19 millions à Hambourg, 16 millions à Anvers, 7 millions à Marseille, 6 millions à Gênes. On se demande non sans effroi comment pourrait faire un port isolé pour recevoir ou expédier des tonnages de marchandises aussi considérables. Il est bien entendu qu'une partie d'entre elles peut reprendre la mer et la reprend effectivement, mais ce n'est jamais là qu'une distribution entre des ports maritimes auxquels il est matériellement impossible d'absorber ces masses, et il faut bien qu'en fin de compte elles aboutissent à une destination définitive et qu'elles proviennent d'une origine terrestre.

Cette destination et cette origine ne sauraient être trop éloignées du port, et c'est pour cela que les marchandises s'éparpillent dans tous les ports

le long de la côte, et cela à cause de la cherté des voies de terre. Il existe, en effet, une différence fondamentale entre les transports terrestres et les transports maritimes. Ces derniers, n'ayant pas de voie à entretenir et à amortir, et étant par leur nature très économiques, ne tiennent pas grand compte des distances parcourues pour l'établissement de leur prix de fret : c'est ainsi qu'un long courrier charge en Extrême-Orient au même prix pour Marseille, Le Havre, Dunkerque, Londres et souvent même pour Anvers, Rotterdam et Hambourg. Donc avec les transports maritimes les marchandises peuvent effectuer de très longs parcours sans augmenter leur prix. Des ports très éloignés les uns des autres se trouvent, de ce fait, en communication plus étroites que des villes terrestres beaucoup plus rapprochées. Mais la marchandise lourde, encombrante et de peu de valeur qui circule ainsi d'un port à l'aûtre par mer ne pénètre dans l'intérieur ou n'en vient que dans une zone relativement réduite et bien limitée.

Les chemins de fer qui servent à les transporter doivent, en effet, normalement tenir compte de la distance parcourue pour établir leur prix de transport.

Sans doute, parfois ils établissent des tarifs spéciaux très réduits de pénétration et d'exportation, mais c'est exceptionnel et d'après certaines

influences particulières, et sans qu'il soit prouvé d'ailleurs que ces tarifs soient rémunérateurs. Pour arriver du lieu de production au port par terre ou pour pénétrer du port vers les lieux de consommation par terre également, les marchandises lourdes ont à acquitter des frais de transport élevés, proportionnés à la distance parcourue.

Si, en plus de cela, ces marchandises n'ont qu'une faible valeur, elles ne peuvent supporter ces frais de transport que dans une faible mesure et ne sont, par conséquent, susceptibles de se mouvoir que dans une zone très réduite et très nettement délimitée.

Il y a bien, sans doute, des transports terrestres plus économiques que les chemins de fer, les communications terrestres par les fleuves navigables et les canaux sont plus indépendantes de la distance que les premiers et la longueur du transport a moins d'importance dans l'établissement de son prix. Mais on n'en trouve pas partout, les fleuves ne conduisent que dans leurs vallées, et les canaux qui font communiquer ces vallées ne sont pas possibles partout. On perce des chaînes de montagne pour y faire passer une ligne de chemin de fer, il ne viendra que rare-

ment à l'idée de creuser un canal sous leurs flancs abrupts (1).

Les transports terrestres par eau dépendent trop étroitement de la configuration géographique et du relief du sol. Sans doute, là où ils existent, ils affranchissent le port, dans une certaine mesure, des difficultés de l'éloignement, mais c'est seulement dans une direction déterminée par des causes étrangères et supérieures à la volonté des hommes et non susceptibles de modifications. Ils ont pour effet d'accroître l'étendue de la zone reliée économiquement au port, mais seulement dans une certaine mesure naturelle d'après la configuration du sol. Ils mettent le port dans la dépendance de cette région ; ils associent sa fortune à celle de cette région. Ils font de ce port, plus encore que les chemins de fer, un port régional.

Ainsi les navires deviennent de plus en plus grands et transportent des cargaisons de plus en plus considérables ; pour écouler leur chargement ces navires devront forcément fréquenter des ports en communication aisée avec leur arrière-pays. Mais la nécessité de l'union intime du port

(1) Le canal de Marseille au Rhône traversera toutefois un tunnel qui est actuellement en construction. C'est une exception assez rare.

avec son hinterland apparaît d'un autre côté : les navires de fort tonnage ont des frais de navigation très élevés et ils iront débarquer leurs marchandises dans un port d'autant plus volontiers qu'ils pourront en sortir avec un chargement assuré, c'est-à-dire si l'arrière-pays exporte en même temps qu'il importe des marchandises de mer.

Par conséquent, un port de l'ancien type, un port isolé, sans communications puissantes et économiques avec son arrière-pays, ou bien encore un port rattaché à une région se suffisant à elle-même, demandant peu au dehors et en recevant peu, un port de cette sorte se verrait fatalement abandonné par nos gros navires modernes qui ont tout intérêt à aller vers le grand port régional qui reçoit de son arrière-pays et lui fournit de grosses quantités de marchandises, assurant aux navires un chargement complet à l'aller et au retour.

Un tel port n'aurait pas d'avenir et sa ruine, pour en être lente, n'en serait pas moins certaine.

En résumé, les navires deviennent de plus en plus grand, par suite leurs cargaisons deviennent de plus en plus considérables, et, pour pouvoir les faire parvenir sur les lieux de consommation, il faut absolument des ports puissamment reliés à leur arrière-pays.

Mais les navires n'ont pas seulement gagné en

capacité, leur vitessse s'est accrue dans des proportions aussi prodigieuses et cette transformation n'en a pas moins eu d'influence sur la nature du trafic maritime comme nous allons nous en rendre compte.

Autrefois, par suite des lenteurs de la navigation, les marchandises de mer étaient forcément susceptibles d'une longue conservation ; désormais, par suite de l'emploi de la vapeur à la propulsion des bateaux, on peut confier à ceux-ci des marchandises sujettes à une prompte détérioration, comme des fruits, des légumes, des viandes fraîches, etc. C'est ainsi que l'Angleterre s'approvisionne en Australie de pommes fraîches et autres fruits qui lui font complètement défaut chez elle, et, grâce au mouvement inverse des saisons dans les deux hémisphères, les Anglais peuvent manger les mêmes deux fois par an.

L'Angleterre reçoit également presque tout son beurre et ses œufs de nos côtes de Normandie et de Bretagne. Nous recevons de la même façon les primeurs d'Algérie. Grâce à l'emploi de la vapeur, la pêche a pris également une grande extension. Les chalutiers à vapeur modernes, délaissant les abords du littoral à peu près dépeuplés, s'en vont pêcher souvent à des distances considérables de la côte où ils trouvent des quantités énormes de poissons dont ils vont se défaire le plus rapidement possible au port.

Cette concentration en un point du littoral de toutes ces marchandises périssables n'est possible que si elles peuvent être rapidement enlevées pour être distribuées à leurs consommateurs. Il est donc de toute nécessité que le port ait un réseau complet de voies de communications terrestres rapides permettant de distribuer à bref délai les marchandises périssables à une clientèle dispersée à l'intérieur. En un mot il faut, pour les recevoir par mer, qu'un port soit bien outillé pour les expédier par terre ; dans la pratique, il devra être tête de ligne d'un chemin de fer ou en tout cas être facilement et rapidement desservi par lui. Où sont donc les ports anciens si jalousement isolés de la terre !

Mais la marche des navires n'a pas seulement gagné en vitesse, sa régularité s'est beaucoup accrue. A la vapeur on va non seulement plus vite qu'à la voile, mais encore et surtout d'une façon plus régulière, et cette régularité n'a pas moins servi que la vitesse à contribuer à l'extension des fonctions économiques des ports maritimes modernes.

Sans doute il est joli de traverser un océan à la vitesse moyenne de 20 à 25 nœuds, comme le font les paquebots actuels, mais ce qui est encore plus beau et ce qui marque une victoire plus complète de l'homme sur la nature, c'est de pouvoir partir à une heure déterminée et d'arriver

à peu près à une heure déterminée, en dépit des vents contraires, des tempêtes, des calmes plats, des courants et des marées. Et les résultats pratiques de cette régularité sont incalculables ; ce n'est en effet qu'à partir du jour où elle a été assurée que le commerce maritime et le commerce terrestre, autrefois si distincts, si étrangers l'un à l'autre, ont commencé à se réunir, à se pénétrer pour arriver à être dans une dépendance absolue l'un de l'autre.

L'exemple de l'Angleterre est bien typique à ce point de vue. Supposons que le commerce maritime, pour une cause quelconque, vienne à s'arrêter brusquement, voilà le peuple anglais réduit à la famine faute d'aliments et toutes ses usines arrêtées par le manque de matières premières. En effet d'où viennent les aliments de l'Angleterre ? Assurément pas de chez elle, son sol étant absolument insuffisant pour les produire. Elle les fait donc venir de l'étranger, non seulement ceux donc nous parlions tout à l'heure, fruits d'Australie, beurres et fromages de Normandie et de Bretagne et qui sont, jusqu'à un certain point, superflus, mais encore les plus essentiels, tels que le froment, une grande partie de sa viande, et jusqu'au thé qui est la consommation favorite de ses habitants.

Il en est de même pour ses innombrables industries : la grande masse des matières premières

qui sont travaillées dans ses usines viennent d'outre-mer, notamment les laines d'Australie, du Cap et de la Plata et les cotons d'Amérique, sans compter les minerais de Suède et d'Espagne et une multitude d'autres produits étrangers.

Par conséquent, la vie même de l'Angleterre, son pain quotidien, son travail journalier ne sont possibles que grâce au mouvement colossal de la navigation qui lui en fournit chaque jour les éléments, grâce à la puissante flotte de guerre qui assure le respect du pavillon anglais.

Il ne faudrait pas croire que les pays insulaires seuls dépendent aussi étroitement de la régularité des transports maritimes. Le commerce de terre et le commerce de mer sont tellement réunis, tellement liés, que toute perturbation dans l'un entraîne des troubles graves dans l'autre, quel que soit le pays envisagé. Chaque fois, par exemple, qu'une grève se déclare à Marseille, et le fait malheureusement n'est que trop fréquent, alors même que la navigation n'est arrêtée qu'en partie, quelles plaintes unanimes, quels préjudices au commerce et à l'industrie terrestres, quelles entraves à la culture, quelles pertes non seulement pour la ville seule, mais dans les contrées en relations habituelles avec elle !

Les industries du port, huileries, savonneries, minoteries, sont obligées d'interrompre leur travail faute de plantes et graines oléagineuses

et de blé ; le charbon lui-même, le pain de toutes les industries, se fait rare et augmente de valeur. Les agriculteurs algériens, liés par le monopole du pavillon, voient leurs primeurs en panne sur les quais de leurs ports sans issue, et si, poussés par la nécessité ils les font parvenir par les voies détournées de l'Espagne, elles n'arrivent à destination qu'avec des frais énormes et des retards dangereux pour leur bonne conservation.

La Corse, de son côté, ne se ravitaille que difficilement, et pour les farines notamment elle en manque presque totalement. Et il ne s'agit que de l'arrêt partiel de la navigation d'un seul port. On peut se faire une idée par là des perturbations désastreuses qu'amèneraient à brève échéance un arrêt complet et continu des transports maritimes.

Le port moderne a donc été, en quelque sorte, rivé à son arrière-pays par les trois transformations les plus remarquables de l'outillage maritime et qui sont : capacité plus grande, vitesse et régularité.

La grande capacité des navires actuels leur permet de transporter des marchandises lourdes, encombrantes et de peu de valeur. Il faut donc, aux ports où ces navires apportent ou vont chercher ces marchandises, une vaste région capable de les fournir ou de les consommer.

La vitesse de plus en grande des navires leur

permet de transporter des marchandises sujettes à une prompte détérioration, mais il faudra que les ports où viennent se débarquer ces marchandises soient desservis par des lignes de chemins de fer les mettant en relations rapides soit avec les consommateurs, soit avec les producteurs de ces fruits, de ces primeurs, etc.

Enfin, la régularité de marche des navires permet l'union intime du commerce de mer et du commerce de terre ; la continuité ininterrompue des relations par mer est devenue pour la région desservie par le port d'une absolue nécessité.

Désormais, il n'est plus permis au port de demeurer isolé, son union intime avec son arrière-pays est absolument indispensable, et ceux d'entre eux qui, par leur situation, ne peuvent remplir leur fonction régionale sont condamnés à une existence végétative.

La fonction industrielle des ports a la même origine que la fonction régionale. Autrefois elles n'existaient pour ainsi dire pas, et c'est l'évolution des transports maritimes qui a permis leur essor. C'est par suite de la grande capacité des navires modernes entraînant un prix de fret très réduit et en tous cas bien moins onéreux que pour les transports par terre, que les industries spéciales aux ports ont pu s'y établir. Ici ce n'est pas la question de vitesse qui est en jeu, c'est le bon marché de la voie maritime joint à sa régu-

larité. Grâce au bon marché des transports par mer, on peut faire parcourir de longues distances à des marchandises incapables de supporter des frais de transports par terre. La régularité enfin est indispensable à la bonne marche des industries ; on ne voit pas bien des industries fonctionnant, sans être assurées de la régularité de l'arrivée des matières premières : à certaines périodes il y aurait encombrement, et à d'autres disette. Dans l'un et l'autre cas ces industries fonctionneraient d'une façon défectueuse et ne pourraient guère prospérer.

Toutefois ces industries ne pourraient guère s'organiser par la puissance, vitesse et régularité des seuls transports maritimes, il leur faut également, pour pouvoir écouler leurs produits, des moyens de transports terrestres présentant les mêmes qualités. Mais ce n'est pas tout : les principaux obstacles que rencontrent ces industries et qui sont capables d'arrêter net leur essor sont ceux d'ordre fiscal.

L'exemple du port d'Hambourg est bien curieux à ce point de vue. Il a traversé une période pendant laquelle il ne pouvait pas devenir port industriel bien qu'il fût étroitement relié à l'Allemagne par l'Elbe et les chemins de fer. Mais si Hambourg était intimement unie géographiquement avec son arrière-pays, elle en était fiscalement absolument séparée. A cette époque,

Hambourg ne faisait pas partie de l'union douanière embrassant les différents états germaniques et connue sous le nom de Zollverein ; entre elle et son arrière-pays il y avait donc la barrière de la douane. Par suite les nombreuses usines susceptibles de se créer sur son territoire n'auraient pu écouler leurs produits dans l'arrière-pays sans payer des droits d'importation très élevés. Au contraire, des villes toutes proches mais situées en territoire de Zollverein, comme Harburg et Altona, avaient de nombreuses industries extrêmement florissantes. Elles profitaient de leur proximité avec Hambourg pour recevoir à peu de frais des matières premières qui n'avaient pas à payer des droits pour pénétrer sur le territoire de l'Union, et, n'étant pas séparées de leur arrière-pays par des barrières douanières, elles pouvaient y écouler tout à leur aise leurs produits manufacturiers. Par conséquent les villes voisines de Hambourg développaient leur industrie à son détriment.

Toutefois, malgré ce grave inconvénient, les Hambourgeois étaient tellement en faveur de l'isolement douanier, ils considéraient tellement la franchise du port comme une condition indispensable à sa prospérité commerciale et maritime, qu'ils refusaient obstinément d'adhérer au Zollverein. C'est alors que pour sortir de cette impasse on imagina une combinaison ingénieuse. Frappés

de l'inconvénient pour l'industrie d'être séparée du Zollverein par une barrière douanière, les Hambourgeois imaginèrent de créer dans leur territoire une sorte d'annexe de l'Union douanière des Etats allemands. C'était une sorte d'entrepôt à rebours : on choisit un espace assez vaste, on le clôtura et il fut placé sous la surveillance sévère des douaniers du Zollverein. Dans cet enclos, il n'entrait aucune marchandise sans qu'elle acquittât les mêmes droits qu'elle eût payés pour pénétrer effectivement dans le Zollverein ; mais, en compensation, toutes les marchandises qui en sortaient, pouvaient librement pénétrer dans l'Union douanière. En somme, cette parcelle du territoire hambourgeois, connue sous le nom de Zollverein-Niederlage, faisait fictivement partie du territoire douanier. Au point de vue administratif, au point de vue douanier, on était dans les mêmes conditions qu'en territoire de l'Union, mais malheureusement là s'arrêtait l'assimilation et à tous les autres points de vue l'infériorité était tellement évidente que cette institution n'eut qu'un succès tout relatif. Les espaces concédés à chaque industrie étaient beaucoup trop étroits, les terrains étaient très chers, on y était mal à l'aise, et enfin et surtout les formalités à remplir étaient trop compliquées. Cette institution n'eut d'ailleurs pas le temps de fonctionner longtemps, car, dès 1888, Hambourg adhérait au Zollverein, et pour

ne pas entraver son commerce on créait dans son port une zone franche. En résumé, ce que nous montre cet exemple, c'est que pas plus la fonction régionale d'un port ne s'accommode de son isolement géographique, pas plus sa fonction industrielle ne s'accommode de son isolement douanier. Un port moderne, pour bien fonctionner, devra être étroitement lié à son arrière-pays, non seulement au point de vue géographique, c'est-à-dire avec des communications matérielles, mais encore au point de vue fiscal, c'est-à-dire par une fiction administrative.

Nous venons de voir les deux fonctions nouvelles que la transformation de l'outillage maritime avait ajoutées à la fonction ancienne des ports. Ces deux fonctions sont extrêmement importantes et les ports à fonction régionale et industrielle peu développées voient leur infériorité s'accroître de jour en jour. Il nous reste, avant de terminer cette introduction, à voir ce qu'est devenue, en face de ces nouvelles fonctions enfantées par les transports modernes, l'ancienne fonction commerciale du port que nous avons vue si prédominante autrefois, au point d'être à peu près unique.

A première vue, il semble que l'ancienne fonction commerciale des ports ne doive pas être touchée par les transformations des transports maritimes. Tout au plus a-t-elle pris plus d'exten-

sion qu'autrefois, tout en ayant moins d'importance relative à cause du développement des deux autres fonctions des ports à peu près totalement inconnues autrefois. En somme, nous avons vu qu'elle consistait essentiellement dans l'échange des marchandises de mer, on ne voit pas en quoi l'arrière-pays peut l'influencer. Il semble bien qu'elle est nettement séparée de la fonction régionale et de la fonction industrielle, il n'en est rien cependant et les différentes fonctions des ports se prêtent forcément une aide mutuelle.

En effet, l'armateur ne se préoccupe pas de savoir la cause qui attire des marchandises dans un port maritime, il lui suffit qu'elles y viennent en abondance pour qu'il y trouve des chances de chargement et de déchargement, et qu'il soit satisfait. Et de même que la fonction industrielle, en augmentant la quantité des marchandises à destination d'un port, favorise par là même la fonction régionale et qu'elle en est favorisée à son tour, de même la fonction commerciale fournit un appoint aux deux autres et en reçoit un utile complément.

Le transporteur maritime a constamment à résoudre un problème très délicat et qui est celui de la composition de son chargement. S'il a à transporter des marchandises lourdes comme le sont en général les marchandises industrielles, il atteindra le poids limite que son bateau est sus-

ceptible de transporter tout en ayant une grande partie de ses cales vides, la place ne sera pas bien utilisée. Si au contraire il a à transporter des marchandises légères sous un encombrement assez grand comme le sont les marchandises qui rentrent dans la fonction commerciale, toute sa place sera occupée et il ne transportera qu'un poids insignifiant; aussi, pour obtenir la stabilité nécessaire à sa route, sera-t-il obligé d'embarquer des sacs de sable, des pierres qui lui serviront de lest. Dans l'un comme dans l'autre cas, il sera obligé de demander au chargeur un prix de transport plus élevé que s'il pouvait utiliser à la fois la portée en lourd complète et la capacité entière de son navire.

Il aurait grand avantage à trouver au port une grande variété de marchandises qui lui permettrait par d'heureuses combinaisons d'arranger sa cargaison de façon à ce que son navire soit utilisé du mieux possible. La coexistence des trois fonctions dans un même port aide beaucoup à cette variété : les fonctions industrielle et régionale donnent en général des marchandises lourdes qui peuvent servir de fonds de chargement, la fonction commerciale au contraire ne peut s'accommoder que de marchandises relativement légères qui permettront de parfaire la cargaison en utilisant toute la place disponible.

Mais ce n'est pas la seule supériorité du port

à fonctions multiples sur le port à fonction unique, il en est une autre, celle de la place commerciale d'un port du premier genre sur un port du second. Tout lieu qui est le théâtre de grands mouvements de transports tend à devenir grand marché. Dans les ports à fonction régionale active, quelques-uns comptent peu de maisons de commerce, seulement des transitaires au service d'exportateurs et d'importateurs de l'arrière-pays, mais l'activité du transit d'une marchandise tend à attirer au port le marché de cette marchandise. La fonction régionale très développée peut donc arriver à créer une place de commerce dans le port, elle y contribue toujours.

Il en est de même de la fonction industrielle qui suppose une série de transactions sur place, dans le voisinage immédiat du port, sur les matières premières employées, les produits fabriqués, le charbon, etc. La fonction industrielle, comme la fonction régionale, constitue un élément d'activité pour le commerce de la place.

Ainsi un port régional et industriel est outillé non seulement au point de vue des transports matériels, mais encore au point de vue des combinaisons commerciales, pour remplir la fonction commerciale maritime. Il a à ce titre une supériorité évidente sur le port à fonction unique incapable d'avoir les mêmes moyens d'action. C'est ce qui explique d'ailleurs pourquoi les ports

modernes qui viennent au premier rang parmi les places de marché maritime sont en même temps des ports régionaux et industriels. C'est la consécration évidente du triomphe du port à fonctions multiples sur le port à fonction unique. Mais une question se présente à l'esprit : est-ce que dans les pays fortement protectionnistes il n'y a pas une opposition évidente entre cette fonction commerciale et les douanes qui gardent jalousement le pays ?

Il n'y a pas de doute sur la réponse : un protectionnisme même modéré est une grande gêne pour le développement de la fonction commerciale dans un port. Mais pour ce mal on a imaginé un remède très efficace : les zones franches (1). Lorsque Hambourg adhéra en 1888 au Zollverein elle réserva une grande zone de son territoire aux transactions purement commerciales afin de conserver son rôle de grand marché maritime.

Dans d'autres ports on a essayé de recourir

(1) Il y a aussi le régime de l'admission temporaire. Il consiste à exempter de droits seulement les matières premières destinées à la réexportation, lorsque, sous forme de produits manufacturés, elles auront à disputer aux marchandises étrangères le marché international. Mais cela intéresse surtout la fonction industrielle des ports.

à la création de zones franches, non plus pour maintenir le marché maritime, mais pour essayer de le faire naître, et les résultats ont été généralement satisfaisants. Il ne faudrait pas toutefois croire que cela suffise pour donner de l'activité à un port moderne. Cela eût suffi à un port de l'ancien type à fonction purement commerciale ; aujourd'hui les ports ne sont grands marchés que s'ils jouent un rôle régional et industriel sérieux; leurs fonctions se prêtent un appui mutuel et l'une d'entre elles ne saurait s'exercer comme il faut sans le concours des deux autres.

Nous avons cru bon de placer ces quelques observations en tête de cette étude. Elles nous permettront de nous guider dans nos recherches en nous faisant voir leur véritable portée; nous pourrons ainsi étudier en connaissance de cause les fonctions que remplit le port de Cette et celles qu'il pourrait être appelé à remplir.

CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS SUR LE TRAFIC ET LE MOUVEMENT MARITIME DE CETTE

Que faut-il entendre par le trafic d'un port ? — Le poids des marchandises. — La valeur des marchandises. — Le mouvement de la navigation. — La navigation internationale et le cabotage. — Le trafic de Cette au cours du XIX^{e} siècle.

Lorsqu'on étudie un port maritime, comme d'ailleurs n'importe quel organisme économique, une première question se pose tout naturellement à l'esprit : quel est le rôle de ce port, ou en d'autres termes quelle place tient ce port dans la vie économique du pays auquel il appartient ?

A cette question, d'apparence si simple, il est à peu près impossible de répondre directement, car la réalité est autrement compliquée que ce

que l'on pourrait s'imaginer. Comme nous l'avons déjà vu dans notre introduction, les ports maritimes sont des organismes extrêmement complexes ; l'étude sommaire de leurs fonctions économiques nous a montré qu'ils sont à la fois des intermédiaires, des points de contact entre les routes terrestres et les voies maritimes, — par où s'écoulent les produits d'un pays vers l'étranger, ou inversement par où arrivent les objets étrangers nécessaires aux besoins de la région du port, — des lieux d'échange et de distribution, des places de marchés où les marchandises sont soumises à des transactions purement commerciales et même des centres industriels où les matières brutes venant de l'étranger sont transformées chimiquement avant de prendre, pour la plupart, le chemin de l'intérieur.

Ils sont influencés, dans leur activité, par la puissance économique des pays avec lesquels ils sont directement ou indirectement en rapport, et, comme ils correspondent avec un grand nombre de pays, chacun de ces derniers leur donne un caractère différent, parfois même opposé, et c'est de l'ensemble de ces éléments si divers que les ports tireront leur caractéristique propre.

On voit bien la quasi-impossibilité de répondre d'un mot à priori à la question posée en tête du chapitre. Aussi, faute de pouvoir déterminer avec exactitude le caractère d'un port, devons-nous

nous contenter, pour le moment, d'étudier son trafic général sans tenir compte de la complexité de ses fonctions.

Nous allons donc voir par des statistiques quelle est l'importance du trafic de Cette, quel rang ce port occupe parmi les ports français, et ensuite nous comparerons son trafic de la dernière année connue (1908) à celui des années précédentes (1).

Mais, avant de nous plonger dans les chiffres, que faut-il entendre par le trafic d'un port ? Les statistiques des douanes relèvent 3 éléments distincts de ce trafic : le poids des marchandises embarquées ou débarquées, la valeur de ces marchandises, enfin le tonnage des navires entrés ou sortis. Et il ne faudrait pas croire que ces trois éléments soient entre eux dans un rapport à peu près constant pour l'ensemble des ports ; ils diffèrent au contraire essentiellement d'un port à l'autre suivant le caractère prédominant de ce port.

Un port régional, un port enfoncé dans les terres, un port en rivière dans le genre de Rouen,

---

(1) Les chiffres qui suivent, ainsi d'ailleurs que tous ceux dont nous nous servirons au cours de cette étude, sont extraits d'une publication annuelle des Douanes en 2 vol. : Tableau général du commerce et de la navigation.

jusqu'auquel aucun navire ne remonte que pour y laisser ou y prendre la presque totalité de sa cargaison, ne manquera pas de mettre en avant le poids considérable des marchandises qui encombrent ses quais et ses magasins et passera volontiers sous silence leur faible valeur, le tonnage relativement minime des navires qui ont servi au transport de ces marchandises.

Un port commercial, au contraire, un port monopolisant le marché d'une denrée de valeur comme le cacao, le café, —c'est le cas du Havre, — ou le tabac, ou d'une matière première recherchée, comme la laine ou le coton, se glorifiera de la grosse valeur des marchandises accumulées dans ses entrepôts.

Enfin un port d'escale, comme Cherbourg, par exemple, que de grands transatlantiques viennent simplement toucher pour y embarquer à la hâte quelques passagers et quelques colis légers, ne se fera pas faute d'inscrire dans ses statistiques un mouvement de navigation imposant, mais se gardera bien de mentionner le poids insignifiant et la faible valeur des marchandises qu'il reçoit ou qu'il expédie. Il faut donc avoir soin, lorsqu'on parle du rang d'un port de commerce, de bien spécifier d'après lequel de ces trois éléments on l'a classé.

Mais quel est le plus important des trois ? A notre avis c'est le premier, le poids des marchan-

dises, car c'est celui qui intéresse le plus la marine marchande et qui influe le plus sur son activité. Tandis que le tonnage des navires qui fréquentent un port est l'indifice d'un mouvement, d'un trafic qui peut être presque absolument étranger au pays ; tandis que la valeur des marchandises embarquées et débarquées est le signe du degré d'intensité des échanges commerciaux qui ne préoccupent que les négociants, la quantité de frêt que fournit un port à l'entrée et à la sortie décide de son importance pour l'armement et à ce point de vue est bien plus intéressante pour la nation que le tonnage des navires et la valeur des marchandises.

C'est pour cela que nous étudierons en première ligne les poids des marchandises, nous verrons ensuite leur valeur et enfin pour finir ce chapitre nous dirons quelques mots sur le mouvement maritime du port de Cette.

*
* *

Si nous prenons pour base le poids des marchandises entrées et sorties, nous constatons que Cette occupait en 1908 le 9e rang parmi les ports français en général, et le 2e parmi les ports français de la Méditerranée.

Voici les chiffres des importations de 1908 (1):

Poids des marchandises (y compris le numéraire) en tonnes de 1.000 kilos

	Commerce général (2)	Commerce spécial
1 Marseille	3.728.871	2.547.645
2 Rouen	3.445.741	3.357.095
3 Le Havre	2.189.523	1.671.720
4 Dunkerque	2.189.089	2.112.681
5 Bordeaux	2.149.104	2.037.602
6 Nantes	1.126.389	1.124.230
7 St-Nazaire	1.079.701	992.434
8 La Rochelle-La Pallice	634.705	598.199
9 Cette	585.897	584.447

(1) Tableau général du commerce, 1906, chiffres du comm. extérieur, 1er vol., p. 74.

(2) On connaît la distinction usuelle des douanes en commerce général et commerce spécial.

Le commerce général comprend :

A l'importation : La totalité des marchandises étrangères arrivées de l'étranger, des colonies et de la grande pêche, et déclarées tant pour la consommation que pour le transit, l'entrepôt, le transbordement, la réexportation ou l'admission temporaire.

A l'exportation : La totalité des marchandises qui sortent effectivement de France, sans distinction de leur origine nationale ou étrangère, c'est-à-dire les marchandises reprises au commerce spécial, plus les marchandises étrangères qui ne font que transiter sur le territoire français ou

Ce tableau nous suggère de suite quelques observations intéressantes; rien qu'en comparant les chiffres du commerce général avec ceux du commerce spécial, nous commençons à nous faire une idée sommaire des ports examinés. C'est ainsi que nous nous rendons très bien compte du rôle commercial prépondérant du port du

---

qui sont transbordées dans nos ports à destination de l'étranger, les marchandises extraites des entrepôts pour la réexportation et enfin les marchandises qui, ayant été admises en franchise, sont réexportées après main-d'œuvre pour l'apurement des soumissions.

Quant au commerce spécial il comprend :

A l'importation : 1° Toutes les marchandises mises en consommation, c'est-à-dire la totalité des marchandises importées en exemption définitive des droits, et, s'il s'agit de marchandises taxées, les quantités qui ont été soumises à l'acquittement des droits, soit à l'arrivée, soit après avoir été déclarées pour le transit, l'entrepôt ou l'admission temporaire ; 2° Les sucres importés des colonies ou de l'étranger et déclarés sous le régime de l'admission temporaire.

Il résulte de ces définitions que les chiffres du commerce général doivent, en principe, être supérieurs à ceux du commerce spécial. Cependant le commerce général d'importation ne comprend pas nécessairement, pour toute période donnée, la totalité du commerce spécial ; ceux-ci se composent, en effet, non seulement des quantités déclarées à l'arrivée pour la consommation, mais encore des quantités qui ont été extraites des entrepôts pour être

Havre. Le chiffre du commerce spécial est bien inférieur à celui du commerce général, et ceci nous indique suffisamment qu'une grande partie des importations (en l'espèce du café) ne pénètre pas dans l'arrière-pays, elle reste dans les entrepôts en attendant sa réexportation. Au contraire Dunkerque est un port purement régional.

---

mises à la consommation, lesquelles peuvent avoir été relevées au commerce général à une époque antérieure. Ces chiffres peuvent comprendre, en outre, des matières premières ayant fait l'objet d'admissions temporaires, lorsque les produits manufacturés en provenant sont ultérieurement déclarés pour l'acquittement des droits, soit directement, soit après passage en entrepôt. Il peut ainsi arriver, en ce qui concerne les marchandises tarifées, que les chiffres du commerce spécial soient, pour une période déterminée, supérieurs à ceux du commerce général.

A l'exportation : 1° La totalité des marchandises nationales exportées et les marchandises d'origine étrangère qui, ayant été admises en franchise ou nationalisées par le paiement des droits et se trouvant par suite sur le marché libre de l'intérieur, sont renvoyées à l'étranger; 2° Les sucres exportés à la décharge des comptes d'admission temporaire.

Il suit de là que, contrairement à ce qui a été dit plus haut au sujet de la comparaison des deux commerces d'importation, les chiffres du commerce spécial ne peuvent jamais, à l'exportation, être supérieurs à ceux du commerce général.

Tandis que le chiffre de son commerce général n'est que très légèrement inférieur à celui du Havre (2.189.089 contre 2.189.523), celui de son commerce spécial lui est de beaucoup supérieur (2.112.681 à 1.671.720) ; l'écart entre le commerce général et le commerce spécial est très faible pour Dunkerque, et c'est l'indice d'une grande activité régionale.

Dunkerque, située au cœur d'une vaste et riche région industrielle, sert à peu près exclusivement de débouché à tout le nord de la France, en même temps qu'il l'approvisionne de matières premières nécessaires à son industrie.

Pour Cette que voyons-nous ? Les chiffres des deux commerces sont extrêmement voisins l'un de l'autre (585.897 tonnes pour le commerce général, 584.447 pour le commerce spécial). La presque totalité des importations pénètre dans l'arrière-pays pour y être consommées ; Cette sera donc avant tout un port régional.

Pour terminer avec les importations, disons en passant que leur total par mer atteint, pour l'ensemble des ports français, le chiffre de 22.925.387 tonnes, chiffre qui augmente régulièrement tous les ans, mais fort lentement.

Passons maintenant aux exportations. Voici les chiffres du commerce extérieur de la même année 1908. Cette y occupe également le 9e rang ; mais il ne faudrait pas croire que ce résultat

soit évident à priori, car le rang des autres ports n'est pas le même que pour les importations.

Exportations 1908 (en tonnes)

	Commerce général	Commerce spécial
1 Marseille	2.502.552	1.418.932
2 Bordeaux	883.307	785.583
3 Le Havre	757.189	312.000
4 Dunkerque	514.627	463.107
5 Rouen	268.580	210.057
6 Bayonne	251.516	243.323
7 Boulogne	168.039	153.624
8 Saint-Nazaire	158.164	81.196
9 Cette	154.020	151.240

L'observation de ce tableau nous conduit aux mêmes conclusions que celui des importations. On voit l'écart formidable qui existe entre les chiffres des deux commerces pour les ports commerciaux du Havre et de St-Nazaire ; au contraire, pour les ports régionaux, Dunkerque, Rouen, etc., la différence est bien moindre. En ce qui concerne Cette, la différence est insignifiante (154.020 à 154.240), ce qui nous prouve bien que son rôle est avant tout régional. Ajoutons que le total par mer des exportations est de 7.662.090.

En résumé, si l'on se place au point de vue du poids des marchandises entrées et sorties, Cette

prend le 9e rang parmi les ports français tant pour les importations que pour les exportations.

Son port importe en 1900, 585.897 tonnes et en a exporté 154.020. On est de suite frappé de la disproportion qui existe entre les deux chiffres, mais ce phénomène n'est pas particulier à Cette, il est général, non seulement à tous les ports français, mais aussi à toute la France. C'est ainsi que nous trouvons pour le commerce général de la France en 1908, tant par mer que par terre, 36.329.230 tonnes importées et seulement 15.835.366 exportées, c'est-à-dire une proportion à peine supérieure à 40 %. Il ne faut donc pas s'en étonner outre mesure pour Cette. Ce phénomène, d'ordre général pour la France, tient en grande partie à ce que nous exportons surtout des objets de luxe d'une valeur relativement grande sous un poids assez faible.

Pour terminer avec la comparaison de Cette avec les autres ports français au point de vue des poids des marchandises, additionnons les importations et les exportations. Nous aurons donc, pour les poids des marchandises du commerce extérieur, le tableau suivant :

Poids des marchandises
Importations et exportations réunies
(tonnes de 1.000 kilos)

	Commerce général	Commerce spécial
1 Marseille	6.231.422	3.966.577
2 Bordeaux	3.032.410	2.823.184
3 Rouen	3.714.320	3.567.170
4 Le Havre	2.946.712	1.983.720
5 Dunkerque	2.703.715	2.575.788
6 Nantes	1.241.704	1.228.999
7 Saint-Nazaire	1.237.862	1.073.629
8 Bayonne	766.085	748.690
9 Cette	739.917	735.687

Cette occupe encore le 9e rang pour le total.

Remarquons que c'est le port français dont les chiffres des deux commerces sont le plus voisins ; cela tient, comme nous l'avons déjà dit et comme nous le verrons en détail dans le chapitre suivant, à la prédominance du caractère régional du port de Cette.

Cette expédie donc à l'étranger (1) et en reçoit

(1) Les chiffres que nous venons d'indiquer sont ceux du commerce extérieur ; nous verrons plus loin, à propos du mouvement de la navigation, ceux du cabotage.

739.917 tonnes. De quoi sont-elles composées ? Sans entrer dans des détails qui seront mieux à leur place plus loin, nous pouvons dès à présent voir quelles sont les marchandises que Cette exporte et importe. Il serait fastidieux de les énumérer toutes, car les statistiques des douanes ne comptent pas moins de 53 articles à l'entrée et 48 à la sortie ; nous nous contenterons d'indiquer les principales :

Cette a importé en 1908 :

	Tonnes
Bois communs	97.200
Vins ordinaires et de liqueur	77.482
Huiles minérales	56.758
Produits chimiques	23.272
Soufre brut	49.166
Céréales	20.198
Pierres et terres pour les A. et M.	52.487
Houille crue	92.747
Goudron minéral	56.965
Fruits de table	13.176
Pyrites	7.037
Minerai de fer	10.037

soit un total de 585.897 tonnes.

Cette a exporté pendant la même année :

	Tonnes
Produits chimiques	52.543
Vins	5.595
Bois communs	8.164
Huiles de pétroles raffinées et essences	4.910
Bitumes	9.785
Matériaux	19.335
Houille crue	18.418
Soufre épuré ou sublimé	936
Fer, fonte et acier	4.371
Zinc	4.332

Le trafic du port de Cette est donc alimenté pour la plus grande partie par les vins, les bois et les produits chimiques de toutes sortes.

*
* *

Si maintenant, au lieu d'étudier les poids, nous nous plaçons au point de vue de la valeur des marchandises, les statistiques des douanes nous donnent les résultats suivants :

Importations 1908

(*Valeur en millions, non compris le numéraire*)

	Commerce général	Commerce spécial
1 Marseille	1.339.4	926.5
2 Le Havre	1.289.4	916.2
3 Dunkerque	722.7	696.7
4 Bordeaux	336.3	274.4
5 Rouen	268.1	260.7
6 Dieppe	199.2	67.2
7 Boulogne	158.3	114.2
8 Calais	107.2	69.4
9 Cette	84.1	76.8

Ces chiffres confirment ce que nous disions plus haut, notamment pour Le Havre. Tandis que pour le poids des marchandises il ne vient qu'en 3e rang et avec une infériorité d'environ 40 % vis-à-vis de Marseille, pour la valeur des marchandises il arrive bon deuxième, n'ayant avec Marseille qu'une différence insignifiante. Cela tient, comme nous l'avons indiqué en passant, à ce que Le Havre est le grand marché, non seulement pour la France, mais pour l'Europe entière, de denrées très chères comme le cacao et le café. Remarquons également le grand écart entre le chiffre du commerce spécial et celui du commerce général ; nous l'avons déjà expli-

qué : une grande partie des cafés ne pénètre pas en France, elle reste dans les entrepôts du Havre en attendant sa réexportation (1). Le même écart existe pour Marseille, mais la raison n'est pas la même, Marseille est avant tout un port industriel, ses huileries et savonneries sont célèbres dans le monde entier, et les matières premières nécessaires venant d'Afrique, de valeur assez faible, sont les seules qui restent à Marseille ; peu pénètrent dans l'arrière-pays, car la fonction régionale de ce port existe à peine ; le reste, représentant la plus grande valeur, transite vers l'Europe centrale. Le port qui nous occupe, Cette, occupe toujours le 9e rang. La différence entre les chiffres des deux commerces n'est pas très grande, car Cette est un port régional ; elle est due à certains produits d'Algérie, qui transitent sur la Suisse. Les produits qui entrent à Cette représentent, relativement aux autres ports, une valeur assez faible, cela tient aux bas cours des vins durant la dernière crise viticole. D'ailleurs le commerce des vins diminue de jour en jour à Cette. En compensation, celui des phosphates

(1) Au 31 décembre 1907 il y avait exactement en entrepôt au Havre 3.427.250 sacs de café, représentant 207.290 tonnes et d'une valeur, malgré le cours très bas de l'année, de plus de 200 millions de francs.

augmente, mais une tonne de phosphate est loin d'avoir la valeur d'une tonne de vin, même aux bas cours des dernières années.

Voici maintenant le tableau des exportations :

Exportation en 1908
(*Valeur en millions non compris le numéraire*)

	Commerce général	Commerce spécial
1 Marseille	1.162.0	766.2
2 Le Havre	987.5	687.6
3 Bordeaux	356.8	302.1
4 Boulogne	233.5	188.7
5 Dieppe	217.3	92.5
6 Calais	184.4	142.2
7 Dunkerque	160.1	136.0
8 Rouen	75.2	62.7
9 St-Nazaire	48.2	37.6
10 La Rochelle-La Pallice	42.9	38.2
11 Cette	34.1	27.5

Remarquons le bon classement des ports de la Manche, de Boulogne et de Dieppe notamment. Il s'explique par le fait que ces ports alimentent une grande partie de l'Angleterre de produits normands : œufs, beurres, fromages, etc., d'une valeur relativement grande. Cette n'arrive plus qu'au 11e rang. Cette exporte très peu, non seulement en poids, mais aussi en valeur. Certains ports exportent en valeur plus qu'ils n'importent,

c'est le cas de Bordeaux, Boulogne, Dieppe, Calais...; pour d'autres comme Marseille les chiffres sont assez voisins l'un et l'autre, mais pour Cette la valeur des exportations n'atteint même pas la moitié des importations.

Toutefois, si nous comparons les chiffres des totaux pour la France des exportations (1) et des importations (2), nous voyons la confirmation de ce que nous disions plus haut. Sans doute la valeur des exportations est inférieure à celle des importations (3), mais la différence relative n'est pas très grande et dans tous les cas elle est infiniment moindre que celle qui existe entre les poids des importations et ceux des exportations.

Faisons comme pour les poids, ajoutons les

(1) Total pour la France des importations : commerce général : 7,180.4 ; commerce spécial : 5,640.5.

(2) Total pour la France : commerce général : 6,620.3 commerce spécial 5,050.7 millions de francs.

(3) Il est même naturel qu'il en soit ainsi. Si l'on fait le total dans le monde entier des exportations et des importations, on voit que la valeur des premières est plus petite que celle des secondes. Quel est ce mystère ? Cela tient qu'à l'arrivée au port (importation) la valeur de la marchandise comprend en plus de sa valeur au départ (exportation) celle du prix du transport. Les quantités sont évidemment les mêmes.

exportations aux importations et nous aurons le tableau suivant :

Valeurs des marchandises (en millions)
Importations et exportations réunies

	Commerce général	Commerce spécial
1 Marseille	2.501.4	1.692.7
2 Le Havre	2.277.3	1.603.8
3 Dunkerque	882.8	832.7
4 Bordeaux	693.1	576.5
5 Boulogne	391.8	302.9
6 Dieppe	416.5	159.7
7 Rouen	343.3	323.4
8 Calais	288.6	211.6
9 Cette	118.2	104.3

Ajoutons à titre de renseignement que le total pour la France s'élève, en l'année 1908, à 13,800.7 millions pour le commerce général et à 10,691.2 pour le commerce spécial.

Pour le port de Cette les marchandises qui, dans son trafic, entrent pour le plus de valeur sont : à l'entrée (commerce général) :

	Valeur en mille francs
Bois communs	18.446
Vins ordinaires et de liqueur	13.193
Huiles minérales	10.119
Produits chimiques	7.538
Soufre non épuré	4.990

	Valeur en mille francs
Fils	4.922
Céréales (grains et farines)	3.504
Mistelles	2.839
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	2.171
Pierre et terre servant aux A et M	2.110
Houille crue	1.994
Goudron minéral	1.823
Fruits de table	1.727
Laines et déchets de laine	1.643

soit un total de 84.065 mille francs auxquels il convient d'ajouter 356 mille francs d'or et argent.

A la sortie (toujours commerce général) nous trouvons :

Fils de toute sorte	4.981
Produits chimiques	4.305
Vins	2.957
Peaux et pelleteries ouvrées	2.396
Savons autres que ceux de parfumeries	1.669
Bois communs	1.572
Tabletterie	1.530
Bimbeloterie	1.276
Zinc	1.128
Huiles de pétroles raffinées et essences	907

soit un total de 33.097. Remarquons que, de même que pour les poids, ce sont surtout les produits chimiques, les vins et les bois qui apportent le plus de valeur dans le trafic du port.

*
* *

Nous venons d'étudier les poids et la valeur des marchandises il ne nous reste plus qu'à étudier le mouvement de la navigation à Cette (1).

Voici les chiffres du résumé général du mouvement maritime des principaux ports de France :

Entrées 1908

	Navires	Tonnage
1 Marseille	8.352	8.836.812
2 Le Havre	6.223	4.546.006
3 Cherbourg	1.627	3.996.436
4 Bordeaux	11.229	2.618.448
5 Boulogne	2.855	2.459.781
6 Dunkerque	2.406	2.411.630
7 Rouen	3.496	1.915.374
8 Cette	1.433	1.019.627

Sorties 1908

1 Marseille	8.425	8.697.225
2 Le Havre	6.568	4.836.410
3 Cherbourg	1.647	3.991.147
4 Bordeaux	11.374	2.683.044
5 Boulogne	2.857	2.468.939
6 Dunkerque	2.436	2.414.468
7 Rouen	3.545	1.849.988
8 Cette	1.681	1.261.129

(1) Nous nous servirons pour cela des chiffres empruntés au tableau général du commerce et de la navigation, année 1908, tome II.

On trouve dans ces deux tableaux la vérification de ce que nous avancions plus haut à propos de Cherbourg. Ce port ne reçoit que des marchandises insignifiantes en poids et en valeur. Par contre il a un mouvement de navigation très important ; puisqu'il se classe au troisième rang immédiatement après Marseille et Le Havre, c'est qu'il est visité par les grands transatlantiques des lignes allemandes de l'Amérique du Nord qui ne font qu'y embarquer quelques passagers et leurs bagages.

On remarque également le nombre relativement grand de navires entrés et sortis à Bordeaux et à Rouen relativement à leur tonnage. Cela s'explique par la situation naturelle de ces deux ports. Ce ne sont pas en effet des ports en eaux profondes, mais des ports en rivière dont l'accès n'est pas possible aux gros bateaux, d'où la nécessité pour leur commerce d'employer des bateaux plus petits et plus nombreux.

Enfin, troisième et dernière remarque, le rang des différents ports est le même pour l'entrée et la sortie des navires. Voilà, dira-t-on, une vérité de la Palisse, car enfin pour sortir d'un port il faut bien qu'un navire y soit déjà entré, et à part de petits écarts dus soit aux désarmements d'un côté ou aux constructions nouvelles de l'autre, les chiffres des entrées et sorties doivent être les mêmes.

Cependant à regarder de plus près les tableaux ci-dessus on s'aperçoit qu'il y a parfois des différences considérables entre le chiffre des entrées et celui des sorties. C'est ainsi que, notamment pour Cette, il est entré en 1908 1.433 navires et qu'il en est sorti 1.681, c'est-à-dire qu'il est sorti 248 navires de plus que ce qu'il en est entré.

Cette ne possède pas de chantiers de constructions navales, d'ailleurs en eût-il possédé on ne se figure pas bien des chantiers produisant 248 navires par an. Quelle est donc la clef de l'énigme et d'où vient cette différence ? Elle tient à la manière dont sont relevées les statistiques.

Les mouvements de la petite pêche ne sont pas compris dans les chiffres ci-dessus, or il arrive fréquemment qu'un bateau entré en petite pêche sorte en cabotage et vice-versa, et à ce titre figure sur les statistiques. C'est ce qui explique pourquoi dans un grand nombre de ports le chiffre des sorties est plus élevé que celui des entrées.

Voici les totaux des entrées et sorties :

Mouvement général de la navigation

	Navires entrés et sortis	Tonnage
1 Marseille.....	16.777	17.534.037
2 Le Havre.....	12.791	9.382.416
3 Cherbourg	3.274	7.987.583
4 Bordeaux	22.603	5.301.492

5 Boulogne	5.712	4.928.720
6 Dunkerque	4.842	4.826.098
7 Rouen	7.041	3.765.362
8 Cette	3.114	2.280.756

Par son mouvement maritime, Cette occupe donc le 8e rang parmi les ports français avec 3.114 navires entrés et sortis représentant un total de 2.280.756 tonneaux de jauge, ce qui représente pour ces navires un tonnage moyen de 732 tonneaux. Dans l'ensemble des ports français, il est entré 111,383 navires de 38.932.100 tonneaux de jauge et sorti 111.747 de 39.333.198 tonneaux, ce qui donne un total pour les entrées et sorties de 1900 des 223.130 navires représentant 78.265.298 tonneaux, soit un tonnage moyen de 350 tonnes.

Nous connaissons donc le nombre des navires entrés et sortis du port de Cette, mais ce résultat brut ne nous dit rien sur le genre de trafic qu'effectuent ces navires. Les uns viennent de l'étranger ou y vont, d'autres font le grand ou le petit cabotage, les uns arrivent ou partent avec leur cargaison au complet, d'autres, au contraire, voyagent sur lest.

Il n'est pas sans intérêt de jeter un rapide coup d'œil là-dessus et en particulier sur la navigation de cabotage qui est loin d'être négligeable.

Les statistiques des douanes vont, heureuse-

ment pour nous, nous renseigner sur tous ces détails.

Voici le résumé général du mouvement de la navigation du port de Cette :

Entrées

		Nombre de navires	Tonnage
Navires venant de l'étranger, des colonies et de la grande pêche		735	502.109
Navires venant des ports français	Navigation d'escale	302	290.152
	Navigation de cabotage	396	227.366
Total des entrées		1.433	1.019.627

Sorties

Navires allant à l'étranger, aux colonies et à la grande pêche		785	565.034
Navires allant aux ports français	Navigation d'escale	367	329.489
	Navigation de cabotage	529	366.606
Total des sorties		1.681	1.261.129
Total des entrées et sorties		3.114	2.280.756

Pour la navigation internationale, nous avons les chiffres suivants :

A l'entrée, venant de Russie, Suède, Grande-Bretagne, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Por-

tugal, Espagne, Autriche-Hongrie, Italie, Grèce, Roumanie, Turquie, Etats-Unis, Chili, Canada, Algérie, Tunisie et pèche à la morue :

Navires chargés

Navires français :	Nombre de navires.....	157
—	Tonnage net.....	129.942
—	Équipage.....	4.119
Navires étrangers :	Nombre de navires.....	555
—	Tonnage net.....	359.790
—	Équipage.....	9.724
Total :	Nombre de navires.....	712
—	Tonnage net.....	489.732
—	Équipage	13.843

Navires sur lest

Navires français :	Nombre de navires...	—
—	Tonnage net.....	—
—	Équipage	—
Navires étrangers :	Nombre de navires...	23
—	Tonnage net.....	12.377
—	Équipage	315
Total :	Nombres de navires..	23
—	Tonnage net.....	12.377
—	Équipage	315
Total des navires entrés (chargés et sur lest) :	Nombre de navires	735
—	Tonnage net	502.109
—	Équipage.....	14.158

A la sortie, allant en Russie, Suède, Danemark, Grande-Bretagne, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Portugal, Espagne, Autriche-Hongrie, Italie, Grèce, Roumanie, Turquie, Egypte, Etats-Unis, Algérie, Tunisie et Guadeloupe.

Navires chargés

Navires français :	Nombre de navires ..	276
—	Tonnage net.....	249.023
—	Équipage	9.370
Navires étrangers :	Nombre de navires...	336
—	Tonnage net.....	170.184
	Équipage.....	5.595
Total :	Nombre de navires ...	612
—	Tonnage net.....	419.207
—	Équipage	14.965

Navires sur lest

Navires français :	Nombre de navires....	1
	Tonnage net.....	906
	Équipage	21
Navires étrangers :	Nombre de navires....	172
—	Tonnage net.....	114.921
—	Équipage.....	3.019
Total :	Nombre de navires....	173
—	Tonnage net.....	145.827
—	Équipage	3.040
Total des navires chargés et sur lest :	Nombre de navires....	785
—	Tonnage net.....	565.034
—	Équipage	18.005

Le total des entrées et sorties s'élève donc à 1.520 navires (1) de 1.067.143 tonnes avec 32.163 hommes d'équipage.

Quelle part ont ces navires dans le mouvement du port ? Voici les chiffres du résumé général du mouvement commercial dans chacun des ports maritimes (2) (commerce général):

Importations	Exportations	Total	Tonnage des navires
634.942 t.	147.148 t.	782.090 t.	908.939

Nous remarquons de suite que ces chiffres ne concordent pas avec ceux que nous avions donnés précédemment. C'est ainsi que pour les importations (commerce extérieur) nous avions 585.897 tonnes et maintenant 634.942, et pour les exportations 154.020 au lieu de 147.148. D'où cela provient-il ? Ces différences proviennent de ce que dans la dernière statistique (tome II) on a dû tenir compte des marchandises qui ont été embarquées et débarquées dans ces ports et dont le mouvement d'entrée et de sortie a été constaté par d'autres douanes, ce qui ne figure pas dans

---

(1) Tous les chiffres précédents s'entendent pour tous les navires aussi bien voiliers que vapeurs.

(2) Tableau général du commerce et de la navigation, année 1908, tome II, p. 57.

les statistiques des tableaux annuels du commerce (tome I). Tel est le cas notamment des marchandises expédiées de l'étranger à destination de Paris et de Paris à destination de l'étranger sous le régime de transit international. Il en est de même des marchandises qui, déclarées dans un port pour l'étranger, sont ensuite dirigées soit par terre, soit par mer, sur un autre port en vue de leur destination définitive.

Nous remarquons également que le tonnage des navires (908.939) est inférieur à celui donné quelques lignes plus haut (1.067.143), en voici la raison : les navires qui, venant de l'étranger, des colonies ou de la grande pêche ou y allant, effectuent des opérations de commerce dans plusieurs ports de France, ne sont repris qu'une fois dans le mouvement de navigation internationale. Ils figurent, à l'entrée, au compte du port de prime abord ; à la sortie, au compte du port où le déchargement a été commencé. Lorsqu'ils font, dans les ports intermédiaires ou ports d'escales, des opérations de cabotage, ils ne sont pris en compte dans le mouvement de cabotage de ces ports que pour le tonnage des marchandises débarquées ou embarquées. Voici le relevé des navires ayant fait en 1908 escale à Cette, en allant à l'étranger, aux colonies ou à la grande pêche :

Entrées

Navigation avec l'étranger

Navires étrangers :

Nombre de navires	32
Tonnage net	19.728
Équipage	561

Navigation avec les colonies françaises

Navires français :

Nombre de navires	10
Tonnage net	7.456
Équipage	245

Sorties

Navigation avec l'étranger

Navires français :

Nombre de navires	7
Tonnage net	5.793
Équipage	147

Navires étrangers :

Nombre de navires	14
Tonnage net	12.699
Équipage	329

Navigation avec les colonies françaises

Navires français :

Nombre de navires	198
Tonnage net	19.385
Équipage	5.949

Navires étrangers :

Nombre de navires	—
Tonnage net	—
Équipage	—

*
* *

Il ne nous reste plus, pour en terminer avec le port maritime de Cette, qu'à étudier la navigation de cabotage. Nous nous y arrêterons un peu, car cette navigation est très active : en 1908, il a été expédié, dans tous les ports français, 57.173 navires jaugeant 6.513.500 tonneaux, ayant transporté 3.481.626 tonnes.

On entend par cabotage la navigation effectuée d'un port à l'autre de la France, y compris la Corse et les îles du littoral, sous le régime du cabotage réservé au pavillon national (1).

On distingue deux sortes de cabotage : le petit cabotage lorsque le port expéditeur et le port destinataire sont situés tous deux sur la même mer (Océan ou Méditerranée) et le grand cabotage quand l'un des ports est sur l'Océan et l'autre sur la Méditerranée, ou inversement.

Pour le grand et le petit cabotage réunis, Cette n'occupe pas un bon rang pour le nombre des navires entrés et sortis. Les statistiques des douanes nous donnent les 21 premiers ports et Cette n'y figure pas. Pour le grand cabotage seul

(1) Décret du 21 septembre 1793 (art. 4) complété en ce qui concerne l'Algérie par la loi du 2 avril 1889 (art. 1).

Cette occupe le 4e rang parmi les ports d'expédition après Marseille, Le Havre, Bordeaux avec 31 navires, ce chiffre a varié dans les 8 dernières années de 26 à 47. Pour la réception (toujours grand cabotage) Cette prend le 5e rang après Marseille, Le Havre, Bordeaux, Nantes avec 24 navires, chiffre le plus fort pour la même période.

En ce qui concerne le tonnage des navires pour le grand et le petit cabotage réunis, Cette occupe le quatrième rang parmi les ports d'expédition après Marseille, Le Havre, Bordeaux, avec 354.974 tonneaux. Ce chiffre est à peu près constant depuis 1900. Parmi les ports de destination Cette n'occupe plus que le neuvième rang après Marseille, Bordeaux, Le Havre, Nantes, Nice, Rouen, Dunkerque et Saint-Nazaire, avec 189,155 tonneaux, chiffre plutôt faible par rapport à celui des années antérieures.

Si nous suivons la distinction usuelle en grand et petit cabotage, nous avons :

Grand cabotage

Expédition :	Destination :
4e rang avec 29.477 tonneaux	5e avec 24.706

Petit cabotage

Expédition :	Destination :
4e rang avec 325.497 tonneaux	9e avec 164.449

Que conclure de ces chiffres? Puisqu'il entre peu de caboteurs à Cette et que néanmoins leur tonnage est assez élevé, le tonnage de chaque unité doit être relativement grand (1).

On peut maintenant se demander, quoique cette question eût été mieux à sa place quand nous étudions le poids des marchandises, quelles quantités le cabotage apporte dans le port?

Pour le grand et le petit cabotage réunis, Cette occupe le dix-huitième rang avec 38.485 tonnes expédiées, marquant un progrès sensible sur l'année précédente (28.946), mais bien inférieur à l'année 1901 (54.606). En ce qui concerne la destination, Cette n'occupe plus que le trente-neuvième rang avec 13.307 tonnes, et ce chiffre diminue depuis une dizaine d'années avec une rapidité croissante.

Voici un tableau qui nous indiquera les marchandises, leurs quantités et leur destination :

---

(1) Cela tient sans doute à la navigation avec l'Algérie qui est assimilée au cabotage.

Expéditions (en quintaux métriques)

Destination

Méditerranée :	
Port-Vendres	8.142
Saint-Louis-du-Rhône	16.511
Port-de-Bouc	21.000
Marseille	126.401
Toulon	6.014
Saint-Raphaël	9.160
Cannes	1.646
Nice	9.336
Menton	1.035
L'Ile Rousse	2.093
Bastia	81.008
Ajaccio	8.986
Autres ports	1.089
Total	292.421

Marchandises

Vins	182.329
Bitumes solides, goudron et brai	34.676
Froment et méteil	28.199
Tartrates	20.492
Futailles vides	7.982
Poissons	2.510
Laines, crins et poils	1.742
Machines et mécaniques	1.506
Matériaux	1.479
Bois communs	1.360
Sulfates	933
Cuivre, plomb, étain et zinc	796
Soufre	780

Ouvrages en bois	761
Drilles et chiffons	654
Papier et ses applications	487
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	447
Fruits de table	288
Tissus	249
Graines et fruits oléagineux	247
Poterie, verres et cristaux	222
Peaux et pelleteries brutes	168
Autres marchandises	4.114
Total	292.421

Destination

Océan :

Dunkerque	8.900
Rouen	56.536
Fécamp	5.008
Le Havre	7.213
Saint-Malo	3.534
Lorient	3.370
Saint-Nazaire	2.540
Nantes	3.179
Autres ports	2.148
Total	92.428

Marchandises

Vins	75.801
Sel marin et sel gemme	2.858
Huiles minérales	2.715
Soufre	1.699
Huiles d'arachides	1.075
Autres marchandises	2.278
Total	92.428

Voici maintenant les marchandises, leurs quantités et leur port d'expédition, reçues par Cette par voie de cabotage.

Arrivages

Lieux d'expédition

Méditerranée :

Port-Vendres	16.159
Saint-Louis-du-Rhône	5.611
Marseille	82.630
Saint-Raphaël	1.150
Nice	8.704
Menton	1.262
Bastia	3.631
Ajaccio	1.074
Autres ports	1.879
Total	122.100

Marchandises

Grains et farines de froment	24.472
Futailles vides	23.179
Vins	18.040
Huiles d'arachides et de graines grosses	10.189
Produits chimiques	8.005
Savons	4.345
Pommes de terre et légumes secs	3.497
Fromage, beurre et œufs	2.955
Ouvrages en métaux	2.746
Farineux alimentaires	1.781
Fruits de table	1.686

Cuivre, plomb, étain, zinc	1.660
Graine et farine de seigle, orge, maïs, etc	1.514
Soufre	1.461
Bois communs	1.332
Matériaux	1.150
Fontes, fers, aciers	1.057
Huiles minérales	1.006
Graines et fruits oléagineux	909
Tissus	892
Huiles d'olive	844
Fourrages	797
Riz	752
Autres marchandises	7.823
Total	122.100

Ports d'expédition

Océan :	
Dunkerque	5.584
Le Havre	3.028
Rouen	603
Lorient	481
Bordeaux	883
Autres ports	388
Total	10.967

Marchandises

Futailles vides	5.203
Tissus	1.367
Fontes, fers et aciers	1.097
Graisse de poissons	782
Nitrates	490

Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	427
Sulfates	402
Ouvrages en métaux	313
Autres marchandises	886
Total	10.967

Ces marchandises ont occasionné le mouvement maritime suivant :

A l'entrée: venant de la Méditerranée, 321 navires jaugeant 164.449 tonnes, montés par 8.758 hommes d'équipage, chargés des 122.100 quintaux de marchandises énumérées plus haut; venant de l'Océan, 24 navires de 24.706 tonnes, avec 530 hommes et 10.967 quintaux de marchandises.

A la sortie : venant de la Méditerranée, 485 navires de 325.497 tonnes avec 14.583 hommes et 292.421 quintaux; venant de l'Océan, 31 navires de 29.477 tonnes avec 690 hommes d'équipage et un chargement de 92.428 quintaux. Les autres caboteurs (voir les chiffres de la page 94) entraient et sortaient sur lest. Ces chiffres s'entendent pour tous les navires, tant à voiles qu'à vapeur. Voici les chiffres spéciaux au mouvement du cabotage à vapeur du port de Cette :

Entrée

Venant de la Méditerranée :

Nombre de navires	319
Tonnage net	164.249
Équipage	8.744
Poids des cargaisons (quintaux)	121.520

Venant de l'Océan :	
Nombre de navires	24
Tonnage net	24.706
Équipage	530
Poids des cargaisons	10.967
Navires sur lest :	
Nombre de navires	49
Tonnage net	38.075
Équipage	1.795

Sortie

Pour la Méditerranée :	
Nombre de navires	469
Tonnage net	322.291
Équipage	14.544
Poids des cargaisons	252.252
Pour l'Océan :	
Nombre de navires	30
Tonnage net	29.210
Équipage	682
Poids des cargaisons	83.789
Sur lest :	
Nombre de navires	13
Tonnage net	11.632
Équipage	330

Comme on s'en aperçoit par ces chiffres, presque tout le cabotage s'effectue par des vapeurs, le nombre des voiliers est très faible et le poids de leur cargaison l'est encore plus.

Ajoutons, pour en terminer avec le cabotage et la navigation en général, que les mutations d'entrepôt et le transbordement des marchandises étrangères effectués par la voie de cabotage ont donné lieu, à Cette, en 1908, au mouvement suivant :

Cette a expédié :

Aux trois ports de la Méditerranée : Port-Vendres, Saint-Louis-du-Rhône et Marseille, 3.340 quintaux de bois communs, riz, fourrages, pommes de terre, produits chimiques, etc.

Aux ports de l'Océan, et en particulier au Havre et à Bordeaux, 674 quintaux de vins, eaux-de-vie et liqueurs.

Cette a reçu :

De Marseille 70,134 quintaux de grains et farines, vins, produits chimiques, bois communs, chanvre, coton, peaux, laines, fruits, futailles vides, etc. ;

Des 3 ports de l'Océan (Dunkerque, Le Havre, Bordeaux), 413 quintaux de produits chimiques, papiers et ses applications, etc.

Nous aurons donc pour le mouvement maritime commercial du port de Cette les chiffres suivants :

Commerce extérieur (en tonnes) (commerce général) :	
Importations	634.942
Exportations	147.148
Importations et exportations réunies	782.090
Tonnage des navires (1)	908.939
Cabotage (en tonnes) et mutation d'entrepôts par mer :	
Entrée	20.362
Sortie	38.886
Entrée et sortie réunies	59.248
Tonnage des navires (1)	544.129
Commerce extérieur et cabotage réunis :	
Tonnage effectif	841.338
Tonnage des navires (1)	1.453.068

En résumé, nous venons de voir que pour classer les ports entre eux nous pouvions baser nos recherches sur trois éléments : le poids des marchandises, importées et exportées, la valeur de ces mêmes marchandises et enfin le tonnage des navires entrés et sortis.

De l'examen des statistiques des douanes de l'année 1908 il résulte qu'au premier point de vue Cette occupe le 9e rang parmi les ports français et le 2e parmi ceux de la Méditerranée.

Si nous prenons pour base la valeur des mar-

(1) Voir plus haut la remarque à propos du tonnage des navires.

chandises, Cette occupe encore le 9e rang parmi les ports français et également le 2e parmi ceux de la Méditerranée.

Si enfin nous nous plaçons au point de vue du mouvement maritime, Cette occupe cette fois le 8e rang parmi les ports français et toujours le second parmi les ports de la Méditerranée.

*
* *

Il nous est permis, avant de clore ce chapitre général, de nous demander s'il en a été toujours de même.

Sans nous plonger dans de longs calculs et de fastidieuses comparaisons, nous pouvons répondre que non. Cette, loin de suivre le progrès des autres ports, reste dans un état tout juste stationnaire. Tout ce qu'on peut dire de son trafic, c'est ce que disent les médecins au chevet d'une personne dangereusement malade : « Ça ne va pas plus mal ! »..., mais en attendant ça ne va pas mieux. N'oublions pas qu'il y a quelques années seulement Cette occupait le 5e rang parmi les ports français.

Voici d'ailleurs les chiffres du trafic du port depuis 1880 qui montrent mieux que toutes les phrases l'état de stagnation économique du port de Cette :

Années	Importations	Exportations	Cabotage	Total
1880	757.557	159.088	121.168	1.037.813
1881	712.344	175.677	110.866	998.887
1882	727.669	156.190	129.996	913.850
1883	740.676	149.578	129.109	1.019.363
1884	625.169	124.918	112.523	862.610
1885	636.457	181.407	133.766	951.630
1886	657.058	175.783	148.141	980.983
1887	709.563	193.805	110.795	1.014.163
1888	717.822	139.944	122.385	980.151
1889	617.367	172.225	137.143	926.735
1890	692.643	144.050	166.249	1.002.942
1891	645.325	119.551	128.599	893.475
1892	475.431	120.455	157.602	753.488
1893	440.027	81.639	172.890	694.556
1894	406.786	71.905	146.381	625.068
1895	542.238	113.482	184.577	840.297
1896	671.102	131.724	150.741	953.567
1897	618.608	142.807	111.024	872.139
1898	668.955	161.785	106.338	937.078
1899	700.341	168.219	74.708	943.268
1900	581.437	148.703	119.282	849.422
1901	626.521	151.026	94.340	871.887
1902	577.762	163.618	82.424	823.804
1903	689.400	194.652	79.407	963.459
1904	723.546	224.384	65.590	1.013.520
1905	562.364	181.771	63.604	807.739
1906	541.765	169.671	63.101	784.537
1907	587.129	179.884	56.775	823.788
1908	634.942	147.148	59.248	841.338

Ces chiffres ne révèlent pas une bonne santé économique, nous aurons par la suite à en étudier les causes et à voir les remèdes qui pourraient y être apportés.

Les chiffres des marchandises embarquées ou débarquées à Cette ne nous donnent qu'une faible idée du marasme économique de ce port. Ils sont à peu près constants, ce qui est déjà mauvais signe, car ils devraient aller en augmentant ; mais enfin ils ne diminuent pas d'une manière régulière, puisqu'ils oscillent entre 800.000 et 1.000.000 de tonnes. Nous avons vu la raison de cette constance page 81. D'un côté le commerce des vins diminue et de l'autre le commerce des phosphates augmente en suivant une courbe identique mais opposée. Malheureusement les phosphates sont loin d'avoir la même valeur que les vins, de sorte que si au lieu de nous baser sur le poids des marchandises nous nous plaçons au point de vue de leur valeur, le spectacle que nous offre le port de Cette n'est pas rassurant pour l'avenir. La valeur des marchandises décroît avec une désolante régularité, diminuant dans une vingtaine d'années de près des deux tiers : en 1886 : 288,8 millions ; en 1908 : 118,2 millions. Voici d'ailleurs les chiffres de toute cette période de temps :

Valeur en millions (commerce général)

1886.....	288.8	1897.....	159.8
1887.....	246.3	1898.....	164.4
1888.....	239.0	1899.....	164.1
1889.....	235.1	1900.....	123.0
1890.....	225.6	1901.....	127.0
1891.....	212.6	1902.....	116.0
1892.....	165.3	1903.....	145.2
1893.....	111.7	1904.....	143.0
1894.....	98.2	1905.....	109.2
1895.....	128.4	1906.....	111.7
1896.....	163.6	1907.....	126.6

1908 : 118.2

Réellement ce n'est pas brillant, et, d'après des renseignements, 1909 et les premiers mois de 1910 ne font qu'accentuer la dégringolade.

Nous remarquons toutefois que les années les plus basses (tant pour les poids que pour les valeurs) sont 1893 et surtout 1894 :

1893 694.556 tonnes valant 111 millions 7
1894 625.068 — 98 — 2

A quoi cela est-il dû ?

A la loi douanière du 11 janvier 1892. Cette loi, faite en haine des traités de commerce de 1860, établit des droits souvent assez élevés, notamment en ce qui concerne les vins, sur la plupart des marchandises. Mais elle n'entra en

application que le 1er février 1892, de sorte que, durant tout le mois de janvier, le commerce maritime eut une activité si intense que l'année 1892 ne se ressent pas trop des nouveaux tarifs protecteurs. Avec l'année suivante la baisse est sensible et le maximum a lieu en 1894 ; puis de nouveaux traités de commerce sont signés, aussi le trafic augmente-t-il un peu pour rester actuellement à peu près stationnaire.

Pour terminer, voici à titre documentaire le mouvement de la navigation à Cette durant les deux derniers tiers du XIXe siècle et jusqu'à nos jours.

Années	Nombre de navires (entrées et sorties)	Tonnage total	Tonnage moyen des navires
De 1835 à 1839	17.514	1.371.709	78
1840 — 1844	12.268	1.697.868	93
1845 — 1849	19.651	1.805.855	92
1850 — 1854	22.295	1.949.389	87
1855 — 1859	23.171	2.502.494	108
1860 — 1864	23.575	2.658.873	113
1865 — 1869	24.353	3.399.824	140
1870 — 1874	25.182	4.201.280	167
1875	4.898	869.201	198
1876	5.348	1.008.723	189
1877	5.468	1.050.020	192
1878	5.591	1.168.189	209
1879	5.283	1.303.022	247
1880	6.767	1.881.210	278
1881	6.369	1.975.454	310
1882	6.312	1.882.321	298
1883	6.697	2.171.642	324
1884	5.212	1.850.209	355
1885	5.526	2.044.418	370
1886	5.507	2.254.736	409

1887	5.718	2.369.073	414
1888	5.627	2.416.390	429
1889	5.066	2.274.409	449
1890	5.281	2.306.245	437
1891	5.414	2.444.127	451
1892	4.686	2.240.626	478
1893	4.129	1.940.159	470
1894	3.991	1.916.843	480
1895	4.521	2.111.575	467
1896	5.048	2.419.254	479
1897	4.551	2 368.461	520
1898	4.981	2.462.394	494
1899	4.509	2.413.312	535
1900	3.706	2.052.891	551
1901	3.777	2.321.450	614
1902	3.569	2.110.211	626
1903	4.056	2.358.996	580
1904	3.762	2.346.745	623
1905	3.450	2.168.157	628
1906	3.159	2.084.984	660
1907	3.149	2.254.798	716
1908	3.114	2.280.756	732

On remarquera à l'aide de cette statistique un fait très curieux et très caractéristique : malgré les oscillations très irrégulières du mouvement de la navigation, le tonnage moyen des navires va en croissant d'une façon très irrégulière. C'est la confirmation la plus probante de l'évolution de l'outillage maritime commercial que nous signalions dans notre introduction.

Nous allons pouvoir aborder maintenant l'étude du rôle économique de Cette.

CHAPITRE II

LA FONCTION RÉGIONALE DE CETTE

Les moyens de communication dont dispose Cette. — Compagnies et lignes de navigation. — Canaux. — Chemins de fer. — Routes. — La fonction régionale de Cette. — Les vins. — Les bois du Nord et de tonnellerie. — Les céréales. — La houille, la chaux, la bauxite. — Cette est surtout un port régional.

Nous venons de voir l'importance du trafic de Cette, mais cela ne nous donne aucune idée ni de la nature de ce trafic, ni de ses causes et pourtant ce sont ces causes qu'il nous faut connaître pour nous rendre compte des fonctions économiques de ce port, du rôle qu'il joue dans le pays.

Nous commencerons par l'étude de sa fonction régionale, c'est-à-dire que nous étudierons d'abord les marchandises qui ne font que traverser Cette, soit venant de l'étranger à destination de l'ar-

rière-pays, soit provenant de l'arrière-pays à destination de l'étranger. Et notre choix n'est pas seulement guidé parce que cette fonction est la première qui se présente à l'esprit, mais aussi parce que Cette est avant tout, ainsi que nous le verrons au cours de ce chapitre avec des chiffres à l'appui, un port régional.

Toutefois, avant d'aborder cette étude, il nous semble bon de voir par quels moyens matériels s'accomplit cette fonction, en d'autres termes nous allons voir comment ces marchandises arrivent à Cette ou en partent.

Nous allons donc voir les moyens de communication dont dispose la place de Cette tant du côté de la mer que du côté de l'intérieur, et n'oublions pas que ces derniers ne sont pas moins indispensables que les premiers au développement et à la prospérité d'un port maritime moderne. Comme nous l'avons vu dans notre introduction en étudiant les fonctions économiques des ports, pour qu'un port prospère il faut bien évidemment qu'il soit fréquenté par de nombreux navires embarquant et débarquant de riches cargaisons, mais encore pour cela faut-il que les marchandises qui constituent ces cargaisons arrivent promptement au port pour y être embarquées et qu'elles en soient rapidement évacuées lorsqu'elles y arrivent.

Un port actuel ne peut plus être isolé comme un port ancien sous peine d'être condamné à un

développement bien précaire et forcément limité. Sous ce rapport-là le port de Cette est bien organisé et ce n'est pas de ce côté qu'il faudra chercher les causes non pas de la décadence mais tout au moins de la stagnation dans laquelle se débat notre grand port languedocien.

*
* *

D'un côté c'est la mer libre qui vient aboutir à un port admirable. Comme nous l'avons déjà signalé dans le court historique que nous avons tracé des grands travaux du port, dès la fondation du port de Cette et au cours des XVIII[e] et XIX[e] siècle, rien ne fut négligé pour améliorer constamment l'état du port. Depuis 1890 notamment, date à laquelle furent terminés les épis du brise-lames, le port de Cette est un des plus sûrs parmi les ports français et son accès est facile par tous les temps. Plusieurs dragues d'une grande puissance précédées de pilons du poids de 10.000 kilogr. fonctionnent nuit et jour pour assurer une profondeur constante. N'oublions pas que le port de Cette peut recevoir et reçoit effectivement chaque année (tout au moins dans quelques bassins) des navires de 7 mètres de tirant d'eau qui peuvent tout à leur aise débarquer leurs marchandises sur de vastes quais.

De ce côté-là par conséquent rien de particulier à signaler, l'état technique du port est satisfaisant. D'ailleurs, la Chambre de commerce de Cette veille avec un soin jaloux à ce que son port soit toujours en parfait état, c'est ainsi qu'elle était tout dernièrement en conflit avec la Compagnie des chemins de fer du Midi qui, contrairement aux charges qu'elle avait assumées en échange de la concession de la construction de son bassin au au nord de la ville, ne maintenait pas ce bassin à la profondeur voulue et laissait les quais qui l'entouraient menacer ruine. Bien plus, il y a encore de nombreux travaux projetés ou en cours d'exécution. Signalons que, parmi ces travaux d'amélioration du port, l'approfondissement du canal latéral est en cours d'exécution et que le pont de la gare a été livré à la circulation en 1908 (1).

L'étude des autres projets dont l'exécution était subordonnée à l'établissement d'un chenal à travers l'étang de Thau (nous aurons l'occasion d'en reparler dans notre dernier chapitre) a été suspendue comme conséquence de la décision ministérielle du 18 juillet 1907 dont il est question ci-après.

---

(1) Ce pont, dont la longueur atteint 80 mètres, tourne sur pivot central par manœuvre électrique. Il a coûté 794,000 francs.

En ce qui concerne le creusement du chenal dans l'étang de Thau et la réfection du bassin à pétrole, le ministre des Travaux publics a décidé sous la date du 18 juillet 1907 :

1° Que l'ouverture du chenal ne pouvant être considérée que comme une entreprise privée, l'Etat ne saurait y contribuer ;

2° Que la Chambre de commerce refusant de participer pour les deux tiers à la dépense de construction d'un bassin à l'est de la jetée de Frontignan, il n'y a pas lieu de s'occuper davantage de la question pour le moment.

Enfin, en vue de l'amélioration provisoire du bassin à pétrole actuel, M. le Ministre a pris en considération un avant-projet tendant à aménager dans ce bassin, le long de la jetée 4-5, une deuxième place à quai pour les navires en opérations.

Ces projets restent, momentanément au moins, dans le statu quo.

Divers avant-projets ont été présentés au ministre pendant l'année 1908. Ils ont été renvoyés le 16 novembre pour révision. Ce travail est poussé activement et vient d'être transmis à l'administration supérieure. Ils ont pour objet la réfection des ponts de Montpellier et des Moulins, et, par voie de conséquence, la suppression du pont Régy, l'amélioration du quai d'Alger et la

construction à l'entrée de l'étang d'un ouvrage régulateur des courants.

Le service maritime a également étudié un avant-projet tendant à faciliter les mouvements de la batellerie de servitude et de navigation intérieure entre les bassins du port et le canal de La Peyrade. Cet avant-projet est en cours d'exécution.

Avec le temps les relations maritimes et commerciales du port de Cette ont pris de plus en plus de l'extension.

Anciennement limitées à la partie du bassin de la Méditerranée comprise entre l'Espagne et l'Italie, ces relations s'étendent aujourd'hui à tous les pays d'Europe, à l'Amérique et aux pays du nord de l'Afrique.

Elles sont particulièrement actives avec l'Algérie. Les navires affectés à certains services réguliers entre la France et les divers ports de la colonie font escale à Cette, tant à l'aller qu'au retour.

Des paquebots effectuent même le trajet direct.

Les relations avec la Tunisie ont lieu plutôt par transbordement à Marseille. Elles tendent cependant, depuis quelques années, à devenir directes.

Le cabotage français s'effectue principalement avec les ports de la Méditerranée et notamment avec Marseille. Quelques Compagnies seulement,

entre autres la Compagnie navale de l'Ouest et la Compagnie des bateaux à vapeur à hélice du Nord, transportent à Cette des marchandises de Dunkerque, du Havre, de Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et vice versa. La concurrence que leur font les Compagnies de chemins de fer, au moyen de tarifs réduits, a pour effet de diminuer chaque jour leur trafic.

Dans l'ensemble du mouvement maritime des ports français pendant l'année 1908, le port de Cette occupe le huitième rang avec 1.433 navires à l'entrée, jaugeant ensemble 1.019.627 tonneaux, et 1.681 navires à la sortie, d'une capacité totale de 1.261.129 tonneaux. Comparativement à 1907, ces résultats accusent, à l'entrée, une diminution de 30 navires et de 4.720 tonneaux, à la sortie, une diminution de 5 navires et une augmentation de 30.678 tonneaux.

Le tonnage, à l'entrée comme à la sortie, n'accuse pas de variation très appréciable comparativement à celui de l'année 1907, bien que le lock-out des Compagnies de navigation marseillaises ait éloigné du port, pendant trois mois environ, les bateaux de ces Compagnies.

Le total général des marchandises importées de l'étranger et des colonies françaises par le port de Cette atteint, pour l'année 1908, 585.897 tonnes contre 552.740 tonnes en 1907, soit une augmentation de 33.157 tonnes par rapport à la période

de comparaison. Cette augmentation porte principalement sur le soufre, la houille, le goudron minéral et les minéraux de toutes sortes.

Les exportations accusent une moins-value de 24.983 tonnes (154.020 tonnes en 1908 contre 179.003 tonnes en 1907). Cette diminution est la conséquence du lock-out. Elle affecte plus particulièrement les vins ordinaires, les matériaux, les merrains et le superphospate de chaux.

Le montant des marchandises du cabotage s'est élevé, à l'entrée à 13.307 tonnes, et à la sortie à 38.485 tonnes.

Les principales marchandises qui entrent ou qui sortent de Cette par voie de mer sont : les vins, les bois de construction et les merrains, les produits chimiques, le soufre brut, les huiles de pétrole, la houille crue, le goudron minéral, les céréales, les raisins secs, les figues sèches et caroubes, les légumes frais, les laines en masse, les graisses et suifs, les minéraux, la chaux, le liège, etc.

Disons, pour en terminer avec les relations maritimes de Cette, que ce port est desservi régulièrement par de nombreuses lignes de navigation. Il y a même une compagnie française « La Ligne cettoise de navigation » qui a son port d'attache à Cette. Elle dispose de 3 navires jaugeant ensemble 1.276 tonnes et faisant 46 voyages par an.

Il y a ensuite de nombreuses Compagnies ayant leur port d'attache ailleurs qu'à Cette et qui desservent régulièrement ce port.

Voici, parmi ces Compagnies, les Compagnies françaises à vapeur :

Société générale des transports maritimes, de Marseille ;

Compagnie des bateaux à vapeur à hélice du Nord, de Dunkerque ;

Compagnie générale transatlantique, de Marseille ;

Compagnie nouvelle méditerranéenne, de Marseille ;

Compagnie Fraissinet, de Marseille ;

Compagnie Axel Busk, de Marseille ;

Compagnie de navigation mixte, de Marseille ;

Société de navigation à vapeur de Daber et Compagnie ;

Société navale de l'Ouest, du Havre ;

Compagnie Oranaise.

Ces Compagnies ont affecté aux diverses lignes desservant Cette 77 navires jaugeant 69.136 tonnes ayant effectué un total de 751 voyages (à l'entrée).

Ils ont amené 466 passagers et en ont emporté 1.093 (en 1908).

Voici maintenant les Compagnies étrangères à vapeur :

Pedro Pi Suner (Compagnie espagnole);

Armateur espagnol, représenté par M. Castel ;
Compagnie Ybarra (Compagnie espagnole) ;
Compagnie Sevillana (espagnole) ;
Compagnie Vinuesa (espagnole) ;
Compagnie franco-espanola ;
Compagnies anglaises de pétroliers ;
Compagnies russes de pétroliers ;
Rob. M. Sleman junior (Compagnie allemande);
Compagnie Puglia (Compagnie italienne) ;
Compagnie néerlandaise ;
Compagnie Heinrich Shuldt (allemande) ;
A. Bernat (Compagnie espagnole) ;
Société maritime Sollerense (espagnole) ;
Compagnie Valenciana (espagnole) ;
Herber Watson (Compagnie anglaise) ;
Gellaty Hankey (Compagnie anglaise) ;
Gem C° (Compagnie anglaise).

Il faut y ajouter la Compagnie espagnole de voiliers A. Bernat et Compagnie.

Ces Compagnies de navigation étrangères affectent à Cette un total de 74 navires jaugeant 68.785 tonnes. Ces navires ont fait, en 1908, 309 voyages (entrée), ont amené 1.410 passagers et en ont emporté 1.630.

Voici le tableau récapitulatif pour toutes les Compagnies :

	Nombre de navires affectés à la ligne	Tonnage total	Nombre de voyages (entrées)	Passagers Arrivée	Passagers Départ
	—	—	—	—	—
Compagnies françaises.	77	69.136	751	466	1.093
Compagnies étrangères.	74	68.735	309	1.410	1.630
Total	151	137.871	1.060	1.876	2.723

La plupart de ces lignes sont à service lent, il n'y a guère que la Compagnie de navigation mixte de Marseille qui ait un service postal rapide.

*
* *

Voyons maintenant les voies de communication reliant le port de Cette à son arrière-pays, c'est-à-dire les voies ferrées, les routes ou les canaux partant de Cette pour s'enfoncer dans l'intérieur des terres.

A ce point de vue également la situation du port de Cette est satisfaisante, et même plus, elle est exceptionnellement favorable. En plus d'une route nationale qui, tout au moins dans les environs immédiats de Cette où sont établies de nombreuses usines, voit se développer un charroi intense, le port est desservi par trois voies ferrées et deux canaux. C'est par un court aperçu sur ces derniers que nous allons commencer.

Le port de Cette est relié directement par eau avec le réseau fluvial de la Garonne et du Rhône ; il communique avec la Garonne par l'étang de Thau et le canal du Midi qui y débouche à l'extrémité Ouest, et avec le Rhône par le canal de Cette au Rhône dont le débouchement a lieu dans les bassins mêmes, à la darse de la Peyrade.

Ainsi Cette se trouve intimement réunie à notre grand réseau fluvial français, et ceci est particulièrement heureux parce que les transports par eau sont toujours plus économiques que les transports terrestres; les canaux et rivières sont comme les prolongements naturels du port et contribuent davantage à l'extension de sa fonction régionale, que toutes les voies ferrées et les routes.

Que présentent de particulier les canaux desservant Cette ? Ils sont tous les deux sous l'ancien régime, c'est-à-dire que leurs écluses sont encore de petites dimensions. Autrefois les écluses de nos canaux avaient 30 mètres de largeur. Une loi de 1879 les porte à 30 m. 20. Mais à cette époque-là le canal du Midi appartenait à la Compagnie des chemins de fer du Midi qui, bien entendu, ne fit pas la transformation prescrite par la loi, ce qui fit que les écluses du canal du Midi restèrent à 30 mètres. Quant à celles du canal de Cette au Rhône elles sont à peine plus grandes, mais en tout cas bien inférieures aux

prescriptions de la loi de 1879. Aussi qu'arrive-t-il ? C'est que tandis que les autres canaux reçoivent des barques et chalands de 38 mètres de longueur et de 250 tonnes, les canaux de Cette ne sont accessibles qu'à des barques pontées de 125 à 130 tonnes et à des bateaux plats du nom de sapines de 150 tonnes, d'où une infériorité manifeste.

Ce vieux matériel serait toutefois suffisant, et il l'est la plupart du temps pour le trafic du port qui ne va guère en augmentant, si son mouvement était régulier. Mais le service des canaux est très mal organisé à Cette. Il n'y a pas de Société à service régulier. La plupart des barques appartiennent à de petits patrons mariniers qui chargent quand ils trouvent des marchandises, s'en vont quand leur bateau a son chargement complet pour une destination qui varie à chaque voyage suivant les marchandises transportées. Aussi s'ensuit-il parfois des irrégularités et des encombrements ; le matériel est parfois insuffisant et d'autres fois surabondant, il est cependant plutôt insuffisant et les mariniers ne souffrent pas beaucoup du chômage.

Mais puisque le matériel actuel est insuffisant, pourquoi ne s'en construit-il pas de nouveau? Cela tient aux dimensions exiguës des écluses. Les canaux du Midi et de Beaucaire ne peuvent pas recevoir des bateaux de plus de 150 tonnes, alors

que sur les autres canaux ceux de 250 sont courants. Or les frais d'entretien, de traction (surtout si celle-ci se fait par chevaux, comme cela se pratique exclusivement sur les deux canaux qui nous intéressent), etc., sont sensiblement les mêmes, et dans un cas les bateaux transportent 100 tonnes de plus que dans l'autre ; dans ces conditions, on comprend sans peine que des patrons hésitent à faire construire un matériel aussi désavantageux pour eux ; aussi s'en tiennent-ils au vieux matériel déjà existant et qui par conséquent ne s'accroît pas.

En résumé, la batellerie de ces canaux végète tout comme le port de Cette. Il est bien certain que, si le trafic de ce dernier devenait plus prospère et si l'état technique de ces canaux répondait mieux aux exigences des transports modernes, la batellerie méridionale ne tarderait pas à entrer dans une ère plus florissante.

Pendant l'année 1908 le mouvement des marchandises a été, sur le canal du Rhône à Cette, de 132.661 tonnes, soit 64.904 tonnes d'arrivages et 67,757 tonnes d'expéditions.

Sur le canal du Midi, pendant la même période, les arrivages ont atteint 35.918 tonnes et les expéditions 54.069 tonnes, soit un total de 89.987 tonnes. Le total pour les deux canaux est donc de 222.648 tonnes.

Si l'on compare ce chiffre à celui du mou-

vement général du port (exportations et importations réunies), on voit qu'il en constitue presque le tiers (222.648 contre 739.917). L'apport des canaux est donc très appréciable dans le mouvement général du port, surtout si l'on tient compte que beaucoup de marchandises rentrent au port par mer, pour en ressortir après un temps plus ou moins long par mer.

Si maintenant nous comparons le trafic de ces canaux pendant l'année 1908, à celui des années précédentes, nous verrons qu'il ne leur est guère supérieur, et qu'il est même inférieur à celui de plusieurs années précédentes ; toujours la même stagnation résultant du malaise que traverse notre grand port méditerranéen.

Voici les chiffres des 9 dernières années (tonnes) :

	Canal du Rhône à Cette			Canal du Midi		
	Arrivages	Expéditions	Totaux	Arrivages	Expéditions	Totaux
1900	84.930	40.059	124.999	58.980	44.599	103.579
1901	65.407	30.923	96.330	38.984	54.814	93.798
1902	58.881	40.658	99.539	42.793	70.611	113.404
1903	62.914	57.785	120.699	44.828	72.074	116.902
1904	50.949	59.864	110.813	34.277	80.963	115.240
1905	65.397	63.164	128.561	48 633	55.065	103.698
1906	47.433	81.387	128.820	44.529	54.560	99.089
1907	57.745	69.956	118.701	39.836	52.110	91.946
1908	64.904	67.757	132.661	35.918	54.069	89.987

Pendant l'année 1909, pour le canal du Midi seul les arrivages ont été de 39.404 tonnes, les

expéditions de 53.542 tonnes, soit un total de 92.946 tonnes, c'est donc toujours à peu près la même chose.

Actuellement on est en train d'effectuer d'importantes améliorations sur le canal de Cette au Rhône. Ces travaux, autorisés par une loi du 24 décembre 1903, ont pour but d'agrandir les sas des écluses pour permettre aux bateaux du Rhône (60 mètres de long et 4 à 500 tonnes) d'arriver directement jusqu'à Cette et de supprimer ainsi le transbordement long et coûteux à Beaucaire sur des bateaux plus petits. Les frais de cette importante réparation sont supportés moitié par l'Etat, moitié par les Villes et Chambres de commerce de Cette et de Beaucaire et par les départements intéressés. En ce qui concerne la Chambre de commerce de Cette et exclusivement pour l'amélioration du canal de Beaucaire, un décret du 13 octobre 1905 l'a autorisée à prélever une taxe sur toutes les marchandises passant par le port de Cette, afin de lui permettre de rembourser en capital et intérêts les emprunts qu'elle avait contractés pour la dite amélioration. Cette taxe est fixée uniformément à 0 fr. 04 par colis et 0 fr. 05 par tonne de marchandise ; son produit pendant l'année 1908 a été de 64.013 francs.

On cherche également à améliorer le canal du Midi, mais ceci n'est qu'à l'état de vœu et de

projet. La Chambre de commerce de Béziers voudrait que, tout au moins jusqu'à cette dernière ville, on fît les mêmes améliorations que de Cette à Beaucaire, c'est-à-dire que les mêmes bateaux du Rhône puissent effectuer le trajet de Cette à Béziers.

On chercherait également sur ce canal à augmenter la chute des écluses pour en diminuer le nombre, ce qui permettrait une navigation plus rapide. Quoi qu'il en soit, ces derniers travaux ne sont encore qu'à l'état de projet.

Le trafic de ces canaux est surtout constitué par les vins, les fûts vides, les charbons à destination des usines à gaz de la région, les céréales, engrais, pierres à bâtir (dites de Beaucaire), matériaux de construction, chaux et ciments, etc.

En résumé et pour conclure au sujet des canaux desservant le port de Cette, nous venons de voir qu'ils ne répondent pas aux conditions de la batellerie moderne. Ils sont toutefois suffisants pour le trafic actuel du port, mais ne le seraient certainement pas si, pour une raison ou pour une autre, ce trafic venait à augmenter. Terminons en constatant que les améliorations, soit en cours de travaux, soit à l'état de projet, rendront ces canaux susceptibles de rendre tous les services qu'on leur demandera.

Nous venons de voir que le port de Cette communiquait par des canaux avec la Garonne et le Rhône, mais les communications avec les vallées de ces deux grands fleuves sont, en outre, assurées directement par les lignes du Midi et de Paris-Lyon-Méditerranée qui ont des gares communes et dont les voies viennent aboutir sur les quais. Cette se trouve être tête de ligne la fois sur les deux Compagnies, puisque l'une fait suite à l'autre et que c'est à Cette que s'opère la jonction. Du côté du Midi c'est la grande ligne Cette-Bordeaux, de beaucoup la plus importante du réseau ; du côté du P.-L.-M., c'est la ligne Cette-Tarascon, également très importante et qui se soude à Tarascon à la grande ligne Paris-Marseille.

Une troisième ligne enfin part de Cette et se dirige, à travers le département de l'Hérault, sur le centre de la France en empruntant les voies du Midi d'abord et de l'Orléans ensuite.

Quel a été le trafic de la gare de Cette en 1908 ?

Quand nous disons la gare de Cette nous nous exprimons mal, car en réalité il y en a 3. La ville de Cette est en effet desservie :

1° Au point de vue du trafic des voyageurs, messageries, colis postaux, par la gare de Cette proprement dite (Grande Vitesse) commune aux réseaux du Midi et du P.-L.-M.

2° Au point de vue du trafic des marchandises

en petite vitesse par deux gares distinctes (l'une pour le Midi, l'autre pour le P.-L.-M.) reliées par rails.

Nous nous occuperons donc successivement de chacune de ces trois gares.

La gare de Cette G. V. a reçu, en 1908, 441.607 voyageurs par le Midi et en a acheminé dans la même direction 464.932. Cette gare n'occupe cependant que le 8e rang parmi les gares du réseau du Midi comme mouvement des voyageurs. Elle vient après Bordeaux-St-Jean, Toulouse-Matabiau, Lourdes, Bayonne, Béziers, Perpignan et Tarbes. Il est vrai que cela ne concerne que les voyageurs empruntant les rails du Midi exclusivement. Les voyageurs en provenance ou à destination des gares du réseau du P.-L.-M. ou transitant par le P.-L.-M. ont été, pendant la même période, au nombre de 431.073 pour les départs et 511.000 pour les arrivées.

En sorte que, pour l'année envisagée, le mouvement total des voyageurs à la gare de Cette a, en réalité, dépassé 1.800.000 voyageurs. Le nombre de trains de voyageurs expédiés journellement par la gare de Cette, tant vers le Midi que vers le P.-L.-M., est de 32 trains.

Les trains reçus sont en nombre équivalent.

Toutefois, à ce nombre il y a lieu d'ajouter les trains supplémentaires et spéciaux, créés ou mis

en marche en cas d'affluence ou de perturbation dans la marche des trains réguliers.

Pour les trains de marchandises, il faut distinguer les deux gares.

Cette (Midi) reçoit par jour 23 trains réguliers de marchandises et en expédie 20 (1).

La gare de Cette (P.L.M.) reçoit et expédie 10 trains de marchandises par 24 heures.

Le nombre des expéditions de marchandises à Cette-Midi fut de 69.784 en petite vitesse et de 47.225. en grande vitesse, en 1908.

En 1907, il avait été de 73.534 en P. V. et de 45.240 en G. V.

(1) La charge des trains de marchandises varie avec les types de machines — plus ou moins puissantes — ainsi qu'avec le profil plus ou moins accidenté des lignes parcourues.

Ainsi de Cette à Narbonne, par exemple, des machines des divers types du Midi pour les trains de marchandises peuvent traîner des charges de 600 à 1.200 tonnes.

Au contraire, sur certains tronçons de ligne du Centre (Béziers-Neussargues), les machines les plus fortes (type 5.000, Compagnie Midi), ne peuvent traîner que 200 tonnes.

Le nombre maximum de wagons d'un train de marchandises est de 70 wagons. La moyenne est de 60 wagons sur les lignes peu accidentées. Toutefois jusqu'à Narbonne et Perpignan des trains militaires peuvent prendre jusqu'à 78 wagons.

Il y a donc une légère diminution du nombre des expéditions (3.750), mais en revanche le tonnage des marchandises s'est légèrement accru. Il est, en effet, de 940.388 tonnes en 1908 contre 937.410 tonnes en 1907, soit une augmentation d'un peu moins de 3.000 tonnes, progression tout à fait faible, coïncidant avec une légère reprise des affaires.

Par contre les arrivages ont légèrement fléchi (1.303.977 tonnes en 1908, au lieu de 1.387.415 tonnes en 1907, soit une diminution de plus de 80.000 tonnes).

Pour les expéditions, les marchandises qui figurent avec le plus fort tonnage sont :

les vins pour.....	32.242	tonnes
les chaux et ciments...	27.305	—
les céréales.....	17.480	—

Les vins, les chaux et ciments sont un peu pour toutes les destinations des réseaux du Midi-Orléans-Etat ; les céréales, et notamment le blé, pour Carcassonne, Castelnaudary, Toulouse, Moissac, où elles sont destinées à la meunerie.

Pour la gare de Cette P.-L.-M. (P. V.) les expéditions ont atteint, en 1908, le chiffre de 361.113 tonnes. Les arrivages, pour la même période, se sont élevés à 108.344 tonnes.

Les marchandises qui figurent aux premiers rangs des expéditions sont :

les vins et spiritueux..	184.330	tonnes
les houilles et cokes...	30.773	—
les bois.....	22.201	—
les minerais.....	9.890	—
les céréales.....	2.600	—
les bestiaux.....	1.235	—

Les vins sont principalement à destination de la Suisse, de l'Alsace-Lorraine, de l'Allemagne et de l'Est de la France. Quant aux autres marchandises elles s'éparpillent le long du réseau.

Ajoutons, pour être complets, que la route nationale n° 108 de Cette à Montpellier achève la liaison intime de Cette au continent. A vrai dire, l'importance de cette route dans le mouvement du port n'est pas bien grande ; cependant, dans la banlieue de Cette et jusqu'aux localités de La Peyrade et Frontignan, les usines et établissements commerciaux et industriels sont nombreux et la route en question sert à un trafic assez intense. C'est un défilé incessant de camions et de charrettes chargés de vins, de futailles vides, de soufre, de charbon, notamment le gros camion à vapeur qui alimente de charbon l'usine à gaz de La Peyrade (cette usine assure l'éclairage de Cette et de quelques localités environnantes).

Toutefois à propos de route, il y a une remarque intéressante à faire qui, si elle ne touche pas directement le port, n'en serait pas moins utile pour la ville de Cette en général.

Comme nous l'avons vu dans notre introduction en étudiant la situation géographique de Cette, cette ville est bâtie au pied d'une colline, au milieu d'une longue et étroite bande de sable se rattachant du côté d'Agde au sud-ouest et de Frontignan au nord-est au continent dont elle est séparée par l'étang de Thau.

Il y a bien une route de Cette à Frontignan (c'est la route dont nous parlions plus haut), mais il n'y en a pas de Cette à Agde, de sorte que les véhicules qui viennent de cette dernière direction sont obligés pour aller à Cette de contourner l'étang de Thau et de revenir ensuite sur leur pas en empruntant la route de Frontignan à Cette. Sans doute la création d'une route d'Agde à Cette n'accroîtrait pas de beaucoup le trafic du port, toutefois bon nombre de touristes qui voyagent maintenant par la route pourraient passer par Cette, qu'actuellement ils laissent d'autant plus de côté que la route qu'ils suivent est directe entre Montpellier et Béziers, que pour aller à Cette il faut faire un crochet, et ensuite revenir sur ses pas pour reprendre la route au point où on l'avait quittée.

Comme le nombre des personnes qui voyagent

par la route soit en automobile, soit à bicyclette, va tous les jours en augmentant, et comme Cette est par sa situation géographique sur la route naturelle du Nord-Est et du Sud-Est de la France vers les Pyrénées, c'est-à-dire un grand centre d'excursions, la ville serait constamment visitée par de nombreux touristes de passage et nul doute que le commerce local et la prospérité économique de la ville en général ne bénéficient de la visite de ces étrangers. A ce point de vue le fait méritait d'être signalé.

Il faut reconnaître qu'il a bien été question pendant un certain temps de construire une route de Cette à Agde, mais on a trouvé qu'une route nationale coûterait trop cher à établir et qu'un chemin vicinal ne rendrait pas assez de services ; finalement on en est resté là, et, au point de vue routier, Cette continue à rester complètement en dehors du mouvement continental.

*
* *

Nous venons de voir dans quelles conditions les marchandises étrangères arrivaient au port de Cette, comment de là elles pénétraient dans l'intérieur, et inversement comment de l'intérieur elles gagnaient l'étranger en passant par Cette. Il ne nous reste plus, à présent, qu'à voir quelles

sont les marchandises qui empruntent ces voies et pourquoi il en est ainsi, en un mot nous allons enfin étudier la fonction régionale du port de Cette (1).

Cette est située au cœur du Bas-Languedoc, c'est-à-dire d'une région extrêmement riche en vin puisque la vigne est à peu près la seule culture qui y soit pratiquée ; c'est même le seul port important que l'on trouve dans cette vaste région qualifiée de « Vignobles du Midi » et qui comprend les quatre départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. Or cette région est à la fois exportatrice et importatrice de vins. Elle exporte son propre vin car elle en produit beaucoup plus que pour sa propre consommation. Sans doute une grande partie de ce vin s'éparpille dans l'intérieur de la France pour y être consommée, mais une quantité très appréciable s'exporte à l'étranger, soit par chemin de fer, ce qui ne nous intéresse pas ici, soit par voie de mer, lorsque c'est possible à cause de l'extraordinaire bon marché des prix des transports maritimes.

Dans ce dernier cas, le port de Cette est tout

---

(1) Les renseignements qui suivent sont extraits pour la plupart de la collection des *Bulletins de la Chambre de commerce.*

indiqué pour faire les expéditions de vins à l'étranger, et c'est même le seul indiqué, car les deux seuls autres ports de la région, Agde et Port-Vendres, sont infiniment moins importants et moins avantagés par leur situation géographique et par les moyens de communication qu'ils ont à leur disposition.

Mais les vins du Midi, depuis la reconstitution du vignoble détruit par le phylloxéra, sont peu riches en couleur et surtout en degré alcoolique. Cette dernière particularité est extrêmement importante, car les vins du Midi seuls ne pourraient pas supporter les longs voyages par mer, ils risqueraient fort d'arriver à destination avariés et absolument impropres à toute consommation. Il est donc de toute nécessité de leur donner la qualité, la richesse alcoolique indispensable à leur bonne tenue pendant les voyages en mer, et pour cela, il faut les mélanger, les couper, comme on dit en termes techniques, avec des vins exotiques d'Espagne, d'Algérie ou d'Italie beaucoup plus colorés et plus alcooliques. Ici encore, le port de Cette, situé au centre du vignoble méridional, tout proche de l'Espagne, vis-à-vis de l'Algérie et à proximité de l'Italie, est tout indiqué pour effectuer les importations des vins exotiques.

Voilà pourquoi le commerce des vins a toujours été des plus actifs à Cette. Ce commerce a éprouvé des hauts et des bas, mais, malgré les

nombreuses et profondes vicissitudes qu'il a éprouvées, il a toujours été le plus important du port. Il a d'ailleurs varié plusieurs fois dans sa fonction économique.

Avant l'invasion du phylloxéra, la place de Cette, entrepôt général des vins du Midi, entretenait avec l'intérieur de la France et avec l'étranger un commerce des plus prospères. A cette époque-là, Cette exportait beaucoup les vins méridionaux.

Après cette invasion, un moment de crise se produisit, et, d'exportateur, le port de Cette devint le centre le plus actif de l'importation des vins étrangers. Ses exportations, qui en 1876 s'étaient élevées à près de 600.000 hectolitres, sont constamment allées en diminuant depuis cette époque pour tomber, en 1898, au chiffre de 131.000 hectolitres, tandis que les importations, qui étaient nulles jusqu'en 1873-1874, augmentaient rapidement à partir de 1877 et atteignaient leur maximum en 1888 avec un chiffre de 3.797.000 hectolitres, représentant le tiers de l'importation des vins étrangers en France.

Actuellement tous les anciens vignobles ont été reconstitués au moyen de plants américains greffés et la viticulture prend chaque année une nouvelle extension ; de plus, le nouveau régime économique (loi de 1892) frappe de droits très élevés (12 francs par hectolitres pour les vins

d'Espagne) les vins étrangers. Ces deux causes ont eu pour effet de diminuer l'importation des vins exotiques d'Espagne, d'Italie et de Grèce au grand détriment du commerce et de la prospérité du port de Cette.

Heureusement l'importation des vins d'Algérie a augmenté et a, en partie, remplacé l'importation des vins exotiques ; mais, malgré ce secours, les importations du port ont rapidement décliné. Voici quelques chiffres qui montreront d'une manière frappante la rapidité avec laquelle les importations de vins à Cette ont diminué :

En 1880	il a été importé	3.800.000	hectolitres
— 1894	—	726.000	—
— 1907	—	828.106	—

Au cours de cette baisse continue des importations il y a 2 années exceptionnelles, pendant lesquelles les importations augmentèrent brusquement, ce sont les années 1898 et 1903.

En 1898, Cette importa 2.271.000 hectolitres.

Cette brusque augmentation est due aux provisions que fit le commerce cettois lors de la discussion de la loi du 1er février 1899 (amendement Piou) (suppression de l'admission en franchise des vins étrangers destinés à la réexportation après leur coupage avec les vins français). Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur cet

amendement Piou qui porta un coup funeste au commerce des vins cettois.

En 1903, Cette importa 1.613.618 hectolitres au lieu de 818.030 l'année précédente. Cela tient à des gelées tardives qui firent subir au vignoble français des pertes considérables et la récolte fut de beaucoup inférieure aux besoins de la consommation. Pour combler le déficit, le commerce dut s'approvisionner à l'étranger et en Algérie. Cette année-là, sur les 1.613.618 hectolitres importés, la part revenant aux vins algériens a été de 1.039.118 hectolitres, au lieu de 574.205 en 1902. Il faut dire que cette majoration n'est pas seulement la conséquence de la pénurie de la récolte indigène, elle résulte également des concessions de tarifs accordés par les Compagnies de chemins de fer aux vins d'Algérie expédiés sur Paris et l'Est de la France (tarif commun 206).

En 1908 il a été importé à Cette 768.727 hectos, soit une diminution de 59.727 hectos sur l'année précédente (1907 : 828.106 hectos). La part revenant aux vins algériens dans ce chiffre a été de 686.148 hectolitres au lieu de 745.263 hectos en 1907.

Comme nous le disions plus haut, les exportations ne se sont pas relevées, les vins d'Espagne et d'Italie ayant pris la place des vins français sur tous les marchés extérieurs, qui formaient jadis notre clientèle, en Allemagne, en

Belgique, dans les pays scandinaves et dans les deux Amériques. D'ailleurs avec l'amendement Piou tout coupage des vins français avec des vins exotiques, condition *sine quâ non* pour l'exportation, est impossible ou tout au moins trop onéreux pour pouvoir lutter avec la concurrence étrangère ; par conséquent il n'est pas étonnant que dans de telles conditions les exportations aillent en diminuant et soient tout à fait faibles. En 1908, Cette n'a exporté que 47.540 hectos (commerce spécial) chiffre inférieur de 17.880 hectolitres à celui de l'année précédente (1907 : 65.420). Ajoutons que si les exportations diminuent cela tient aussi au développement de la viticulture dans des pays tels que l'Amérique du Sud, la Californie, le Canada, l'Australie qui étaient autrefois importateurs de vins (1).

En résumé, le port de Cette est loin d'avoir la place qu'il occupait autrefois dans le trafic des vins. Peut-être qu'avec une législation des douanes plus libérale, cette place, grâce à ses ancien-

---

(1) Il est absolument indispensable de dire ici quelques mots sur le mouvement extraordinaire — le mot n'est pas exagéré — du port pendant les derniers mois de 1910.

A la suite d'une récolte déficitaire des vins (35 millions d'hectolitres contre 55 à 60 millions), le port de

nes relations ses connaissances spéciales de la vinification et des goûts des consommateurs étrangers, pourrait reprendre son ancienne prospérité dans cette branche de commerce. Mais n'anticipons pas, nous reparlerons de la question quand, dans notre dernier chapitre, nous étudierons l'effet que pourrait avoir sur le commerce cettois l'établissement, autour du port, de zones franches ou tout au moins d'entrepôts.

Cette s'est vu véritablement encombré par les arrivages des vins d'Espagne, d'Algérie, de Grèce et de Turquie. Quoique l'Hérault ait eu sa récolte presque normale, c'est par Cette qu'est passée la plus grosse partie de l'importation et du transit des vins. C'est à Cette que sont venus s'approvisionner les négociants du centre de la France, du Nord et de l'Est, ainsi que les maisons suisses et allemandes.

L'outillage du port (en emplacements disponibles, en remorqueurs, chalands, charrettes) a été insuffisant pour faire face à ce trafic tout à fait disproportionné avec sa capacité réceptive. Néanmoins, quoique cet encombrement ait été la cause de récriminations et de plaintes de la part des réceptionnaires et des transitaires contre les administrations (service du port, ville, douane, régie, téléphone, postes, gares, etc.), ce mouvement a pu être assez bien canalisé grâce à des mesures prises et exécutées d'urgence sur les instances et les démarches réitérées de la Chambre de commerce.

Cet encombrement a été dû surtout aux arrivages

Remarquons que vis-à-vis du vin le port de Cette n'accomplit pas qu'une fonction purement régionale ; la réalité est plus complexe que cela, car cette place joue à l'égard de cette marchandise un rôle commercial tout aussi important que le rôle régional. Sans doute Cette importe des vins étrangers pour couper les vins régionaux et exporte ensuite le vin ainsi obtenu, mais ces opérations se font souvent à Cette même

---

de vins, mais il a coïncidé avec des arrivages exceptionnels aussi de céréales.

Voici des chiffres qui donneront, mieux que toute autre chose, une idée de l'intensité du trafic pendant les mois de septembre, octobre, novembre et décembre 1909 et 1910.

	Septembre		Octobre	
Importations	1909	1910	1909	1910
Vins ordinaires				
Espagne.....	66	104.113	235	139.308
Algérie.....	21.024	18.446	22.076	10.202
Tunisie.....	180	1.065	1.410	6.094
Autres pays....	»	215	2.569	22.948
Vins de liqueur				
Espagne	132	291	911	2.194
Levant	2.903	10.834	2.569	3.309
Mistelles d'Alg[rie]	266	523	4.181	1.567
Transit				
Vins ordinaires.	23.468	61.240	23.887	80.573
Vins de liqueur.	154	37	422	114

et rentrent bien dans les fonctions commerciales d'un port ainsi que nous les avons définies dans notre introduction. Ici la fonction régionale a créé la fonction commerciale, et Cette est devenu un marché très important des vins.

Remarquons en passant que pendant la période

Importations	Novembre 1909	Novembre 1910	Décembre 1909	Décembre 1910
Vins ordinaires				
Espagne	434	159.406	1.538	140.748
Algérie.....	7.553	101.998	88.510	132.494
Tunisie	3.865	4.587	3.930	4.506
Autres pays	5	40.399	»	65.862
Vins de liqueurs				
Espagne	960	1.683	715	1.269
Levant.....	23.575	78 (1)	3.683	19.377
Mistelles d'Alg[rie]	12.600	6.613	8.214	3.952
Transit				
Vins ordinaires	29.091	85.836	45.377	80.137
Vins de liqueur.	482	385	448	124

(1) Tous les lots de vins arrivés en novembre de Grèce et de Samos ont été retenus en douane aux fins d'analyse et n'ont été dédouanés qu'en décembre.

Les chiffres de ce tableau sont trop éloquents par eux-mêmes ; tout commentaire en affaiblirait la portée ; l'augmentation des importations de vins en 1910 est réellement fantastique. Il suffisait d'ailleurs d'aller à Cette ces derniers temps pour s'en rendre immédiatement compte : tous les quais et même les rues avoisinantes regorgeaient littéralement de demi-muids au point de gêner considérablement la circulation.

Jamais on n'avait vu pareille affluence de vin à Cette !

qui précéda l'invasion du phylloxéra, la fonction commerciale de Cette était si florissante que sa fonction régionale n'existait pour ainsi dire pas. Cette achetait le vin français, faisait venir de l'étranger le vin nécessaire à un bon coupage et expédiait ensuite le produit ainsi obtenu non seulement à l'étranger, mais encore dans toute la France. C'était l'âge d'or pour le commerce des vins cettois, de grosses fortunes s'y édifiaient en quelques années, et il est même peu de personnes à Cette qui n'aient directement ou indirectement profité d'une situation aussi prospère. Ce commerce a décliné pour les raisons que nous avons vues. Aujourd'hui il y a, à côté du négociant cettois, le négociant qui s'est établi dans l'intérieur du pays et qui néanmoins reçoit des vins étrangers et fait ses expéditions par le port de Cette. Le premier donne à Cette, en ce qui concerne les vins, un caractère commercial, et le second un caractère régional.

Remarquons en passant que, sur la place de Cette, le commerce des vins rouges ordinaires se restreint tous les ans davantage. Par contre la vente des vins blancs, et notamment des provenances algériennes, paraît augmenter. Cela tient aux habitudes anciennes du travail ; de tout temps le commerce cettois s'est donné à la préparation des vins spéciaux. Or, depuis quelques années, les expéditions de vin rouge partent

directement de la cave du propriétaire par wagon-réservoir ; c'est à peine si parfois le négociant forfaiteur leur fait subir un simple filtrage : cela explique les préférences du commerce cettois pour les vins blancs. Vis-à-vis des premiers la fonction de Cette est donc régionale, et vis-à-vis des seconds elle est commerciale.

Pour en terminer une fois pour toutes avec le vin, disons que Cette ne remplit pas seulement à son égard une fonction à la fois régionale et commerciale, mais aussi une fonction industrielle. Cette en effet est encore un des centres le plus actifs du Midi pour la fabrication des vins de liqueurs, des vermouths et des vins d'imitation (Madère, Malaga, Xérès, Porto, Tokay, etc.). Ici nous disons fabrication à dessein et non préparation, car il ne s'agit pas d'un simple mélange, mais de modifications profondes dans la constitution même du produit, ce qui caractérise bien la fonction industrielle.

Pour fabriquer les vins d'imitation, on fait tout simplement fermenter des vins du pays avec des mistelles d'origine des vins à imiter. Il en résulte ou plutôt il en résultait autrefois d'assez grandes importations de mistelles. Actuellement les affaires de mistelles sont en décroissance. Cet article naguère prospère subit une modification profonde par suite de procédés dont l'usage tend à se généraliser. On procède

sur place à la désulfitation des moûts par la chaleur ; on transforme aussitôt ces moûts en mistelles par l'addition de 15 degrés d'alcool. Cette méthode dispense les mistelleurs d'immobiliser les capitaux que nécessitaient les achats considérables d'alcools. Par contre on ne peut que déplorer un moyen qui préjudicie à la qualité.

Remarquons que toutes ces industries de vins de liqueurs, de vermouths et d'imitations se sont installées à Cette à cause de la facilité que l'on y trouve de se procurer les matières premières, dont la plus importante est les vins régionaux, qui se trouvent à la base de tous ces produits. Les autres (mistelles, etc.) arrivent aussi très facilement par mer. Ici encore la fonction régionale a créé la fonction industrielle.

En résumé et pour conclure, nous venons de voir que vis-à-vis du vin, qui est malgré tout l'élément le plus important de la prospérité de son port, Cette remplit une triple fonction : régionale, commerciale et industrielle. Nous l'avons étudiée dans ce chapitre, parce que c'est de la fonction régionale que découlent les deux autres et qu'actuellement c'est la plus importante des trois.

Si nous poursuivons l'étude de la fonction régionale du port de Cette, nous sommes ap-

pelé à étudier immédiatement un autre article, très inportant dans le mouvement général du port, puisque, avec les vins, il constitue la plus grande partie de son trafic : c'est des bois que nous voulons parler.

Seulement, ici, il faut faire une distinction dès le début : les bois qui arrivent à Cette se divisent en deux catégories bien distinctes : les bois de construction ou bois du Nord, d'une part, et les bois destinés à la tonnellerie, d'autre part, composés de merrains ou douelles.

Nous étudierons successivement chacune de ces branches d'activité du port de Cette.

Pour les bois dits de construction nous n'avons pas à nous étonner que Cette joue à leur égard un rôle régional. Cette situation n'est pas particulière à Cette, car tous les ports un peu importants sans exception remplissent cette fonction. En effet, à quoi servent ces bois ?

Leur nom seul l'indique, ils sont employés dans la construction des habitations (poutres, charpentes, parquets, travaux de menuiserie, portes, fenêtres, etc.). Or ces bois viennent de Suède ou de Russie ; ils pourraient à la rigueur arriver sur les lieux de consommation par la voie de terre, mais n'oublions pas que c'est une marchandise extrêmement lourde et surtout très encombrante ; de plus, elle aurait à faire un détour énorme pour arriver à destination. Dans

ces conditions le transport par mer, beaucoup plus économique, comme nous l'avons vu dans notre introduction, et surtout plus puissant, est tout indiqué pour cet article-là, et, pour éviter précisément la cherté des transports terrestres, la quantité totale des bois destinés à tout un pays — la France par exemple — s'éparpille tout le long de ses côtes et chaque port rencontré dessert la portion de région qui s'étend derrière lui. Pour Cette, l'hinterland est particulièrement vaste et riche ; aussi son port est-il le centre d'un trafic très important de bois de construction. Les principales importations de bois de sapin proviennent de la Suède, de la Finlande, du Canada, des ports russes de la mer Blanche, de la Baltique et de la mer Noire. Cette approvisionne les départements du Midi jusqu'à Toulouse, le centre de la France et la vallée du Rhône par les réseaux des chemins de fer du Midi et du P.-L.-M. et par les canaux du Midi, de Beaucaire et le Rhône.

Si nous jetons un coup d'œil sur les chiffres des importations, nous voyons des variations assez brusques mais toujours dans le sens de la baisse. Alors qu'en 1899 les importations de bois de construction se chiffraient par 85.407 tonnes, en 1900 elles tombaient à 42.711 tonnes, puis se relevaient un peu en 1901 (50.955 tonnes) pour retomber à 25.357 tonnes en 1906.

D'où proviennent des variations si formidables? C'est le résultat de la crise viticole qui, depuis une dizaine d'années, désolait notre pays.

Les viticulteurs et tous ceux qui vivent de la vigne (c'est-à-dire la majeure partie des clients de Cette pour les bois) n'ayant pas le sou — comme on dit vulgairement — ne faisaient pas faire de constructions nouvelles et n'entretenaient pas celles qui existaient déjà, d'où baisse dans les importations.

Pour l'année 1908, le relevé des importations des bois divers, dits de construction, sapins du Nord ou autres provenances, nous permet de constater encore une sensible diminution :

12.298 tonnes contre 16.458 en 1907. Où sont les 85.407 tonnes de 1899? L'année 1908 (moins de 10 ans après) ressort donc comme particulièrement pénible. C'est que la caractéristique de la situation générale de la région, presque uniquement viticole, comme nous l'avons déjà dit, semble être l'impossibilité apparente de sortir d'une crise qui paraît devenir chronique. L'industrie en général se ressent de ce marasme. Par suite, le commerce des bois de construction, intimement lié à la prospérité du pays, périclite dans des proportions vraiment déplorables.

Cependant l'importation de bois du Nord et sapins n'a pas pour unique rayon d'action les

départements vinicoles. Ce rayon s'étend jusqu'à Lyon, pour la vallée du Rhône; le Centre jusqu'à Vichy, le Tarn, la ligne du Midi jusqu'à Toulouse, etc.

Mais le port de Cette se heurte à la concurrence des ports voisins, mieux outillés ou mieux desservis par leur situation particulière.

En ce qui concerne les bois du Nord (Suède, Finlande), Bordeaux notamment, placé sur la route de la mer Blanche à la Méditerranée, jouit d'un fret meilleur marché que celui coté à Cette, étant donné que la distance est d'un tiers moins longue et surtout que les vapeurs y sont assurés d'un fret de retour. De plus, la main-d'œuvre plus avantageuse, le bon marché des transports soit par canal, soit par la ligne du Midi où ont été établis des tarifs spéciaux très réduits sur sa grande artère, donnent à la place de Bordeaux une supériorité qui mettent les importateurs de bois de Nord à Cette dans une situation difficile.

Les bois de la mer Noire n'ont pas à craindre la concurrence des ports de l'Atlantique, c'est pourquoi ces marchandises sont vite devenues la presque totalité des importations du port de Cette. Mais le marché de ces bois n'est pas aussi vaste que celui des bois du Nord, il est restreint à peu de départements, et si l'on constate une tenue régulière de l'importation de ces

provenances et peut-être même une tendance à l'augmentation, il n'en reste pas moins que c'est un marché limité. Cette a d'ailleurs des ports concurrents dans ces articles, qui sont: Marseille, Saint-Louis et Port-Vendres.

La situation géographique du port de Cette devrait lui permettre de lutter avantageusement contre ses concurrents : mais, jusqu'à ce jour, ses avantages ont été en grande partie annihilés par le prix élevé de la main-d'œuvre, l'insécurité du travail et l'absence presque complète de fret de retour.

Nous constatons cependant avec plaisir qu'au point de vue main-d'œuvre, des efforts, qu'il serait heureux de voir couronner d'un succès définitif, semblent vouloir établir de sérieuses améliorations qui permettraient d'envisager l'avenir avec plus de confiance, la première condition de vitalité pour un commerce d'importation étant la certitude d'une sécurité du travail.

En résumé, la situation actuelle reste très critique pour cette branche d'activité autrefois si importante.

Remarquons, avant d'en terminer avec les bois de construction, que, de même que pour les vins, la fonction régionale a créé une fonction commerciale : Cette est un marché important de bois du Nord. Les exportations paraissent même en légère augmentation: elles sont de 1.336 tonnes

en 1908 contre 1.014 en 1907, marchandises presque toutes à destination d'Algérie ou de Tunisie. C'est tout de même bien peu en regard des importations, et c'est une preuve que, pour cet article-là, Cette remplit surtout une fonction régionale. Pour être complet, nous devons cependant avouer que, vis-à-vis de ces bois-là, Cette joue encore un rôle industriel, de faible importance il est vrai ; Cette possède en effet quelques scieries mécaniques pour la fabrication des parquets.

Si la fonction régionale de Cette pour les bois de construction n'offre rien de particulier puisque tous les ports la remplissent, il n'en est pas de même pour ce qui concerne les merrains et douelles. Ici encore on sent bien l'influence de la région environnante. Cette région a besoin, non seulement pour faire ses expéditions, mais même pour récolter et préparer son vin, de toutes sortes de futailles, depuis les petits barils de quelques dizaines de litres de contenance jusqu'aux grosses cuves de fermentation et aux majestueux foudres de 300 hectos et plus. Pour fabriquer tous ces fûts on emploie des bois spéciaux (merrains et douelles de chêne et autres) que l'on ne trouve pas chez nous. Force donc est aux innombrables tonneliers qui sont disséminés un peu partout dans cette vaste région viticole de recevoir du dehors les bois dont ils ont besoin. Or le

port de Cette est le plus voisin, et c'est même le seul qui, par son aménagement et ses relations directes avec les pays de production, puisse importer des quantités de bois assez considérables. Cela explique pourquoi le port de Cette jouit d'un commerce d'importation de bois de tonnellerie très prospère et qui contribue pour beaucoup à l'animation du port. Ce commerce, tout d'importation, ce qui caractérise bien sa fonction régionale, est partagé entre une dizaine de maisons dont les plus importantes ont des succursales dans les pays de production, à Fiume, Trieste et Odessa.

Le port de Cette reçoit environ 20 millions de douelles par an dont la plus grande partie arrive d'Autriche-Hongrie, le reste de l'Amérique du Nord et de la Russie du Sud, avec quelque peu de l'Italie méridionale.

La France ne produisant pour ainsi dire pas de merrains, toute cette marchandise est importée. Dans l'importation totale, Cette représente 55 °/₀, Bordeaux 35 °/₀, Marseille 10 °/₀. Le vin qui nécessite l'emploi de tous ces bois de tonnellerie étant un produit du Midi, les ports du Nord ne reçoivent pas de merrains, si ce n'est quelques douelles d'Amérique pour les cidres et eaux-de-vie.

Cette est aussi le centre d'approvisionnement des bois de foudre. Cette branche du commerce

des bois est alimentée en parties à peu près égales par la Bourgogne et par l'Autriche-Hongrie et la Russie.

Le mouvement à l'importation des merrains à Cette a été en 1908, d'après la statistique de la douane :

Merrains de chêne

de :				
Russie	31.555	tonnes contre	33.384	en 1907
Autriche.....	1.546	—	3.953	—
Italie.....	831	—	686	—
Roumanie	3.747	—	919	—
Turquie	2.564	—	5.318	—
Amérique.....	24.599	—	17.721	—
Total...	64.599	tonnes contre	61.981	en 1907

Merrains autres que de chêne

de :				
Russie	0	tonnes contre	487	en 1907
Autriche.....	855	—	2.251	—
Italie.....	7.510	—	4.554	—
Turquie	240	—	196	—
Espagne.....	0	—	7	—
Total...	8.605	tonnes contre	7.495	en 1907

Il est à remarquer que l'Autriche n'a expédié qu'une quantité très peu importante en comparaison de ce qu'elle expédiait autrefois et en diminution encore sur 1907, tandis que l'Amé-

rique a sensiblement augmenté son chiffre d'importation.

La cause de ce fait provient de ce que la fabrication de la petite futaille dans nos régions a fortement diminué. Le commerce des vins emploie actuellement le demi-muid qui nécessite pour sa fabrication des bois longs et épais et en qualité dure que l'Autriche ne peut fournir, tandis que l'Amérique possède l'essence dure et les dimensions de chêne qui conviennent au débit de ce bois.

Le marché des merrains a été en baisse surtout en ce qui concerne les bois pour petites futailles dont la consommation locale se réduit de plus en plus, les expéditions de vins tendant à s'effectuer de plus en plus en wagons-réservoirs ou demi-muids. Les douelles de châtaignier ont également subi une baisse sensible pour la même raison.

Par contre l'article gros bois, soit douelles pour demi-muids, soit douelles pour foudres servant aux wagons-réservoirs, a été toute l'année demandé, et par suite les prix de ces articles se sont maintenus.

A vrai dire, Cette remplit également une fonction commerciale à l'égard des bois de tonnellerie, et cela ne doit pas être fait pour nous surprendre, vu les énormes quantités importées et accumulées dans le port même de Cette. Cette approvision-

nera donc les ports voisins du bassin occidental de la Méditerranée.

Comme exportation, il a été expédié de Cette en 1908 :

Pour l'Algérie. .	4.489	tonnes merrains
— la Tunisie .	102	—
— l'Espagne .	682	—
— l'Italie. . .	743	—
— l'Autriche .	2	—
Total :	6.018	tonnes merrains

contre 6.587 en 1907.

Cette diminution s'explique par ce fait que, durant toute l'année 1908, Cette a manqué de balancelles pour l'Espagne et l'Algérie.

Les expéditions par vapeurs, nécessitant des mises en ballot, sont très onéreuses et obligent les maisons algériennes à s'approvisionner ailleurs. En somme, pour ces articles la fonction commerciale est plutôt faible vis-à-vis de la fonction régionale. Mais ce n'est pas tout, Cette joue encore à l'encontre de ces bois un rôle industriel assez important, en tous cas bien plus que pour les bois de construction. A Cette même, en effet, et dans le petit port voisin de Mèze situé de l'autre côté de l'étang de Thau, sont établies de nombreuses tonnelleries qui étaient autrefois très prospères ; mais la disparition progressive de la

petite futaille, que nous avons constatée plus haut, a amené la fermeture de plusieurs de ces établissements.

En 1908, l'industrie du foudre a assez bien marché grâce aux wagons-réservoirs dont le nombre s'est accru (plus de 6,000 en circulation en France), et à la fabrication de foudres pour l'exportation en République Argentine.

L'industrie de la futaille n'a été active que pour le demi-muid, mais cependant n'a pu donner de l'occupation à la majorité des ateliers de tonnellerie qui continuent à souffrir du manque de commandes en barriques et en petites futailles.

De plus, le retour des bordelaises de Paris, la main-d'œuvre bien meilleur marché dans les centres de consommation, mettent dans l'impossibilité les tonneliers de l'Hérault de lutter avantageusement avec leurs concurrents sur d'autres marchés que celui du Midi, qui tend de plus en plus à se passer de la petite futaille.

A l'industrie de la tonnellerie se rattache un commerce très important : la location des futailles. Ce commerce a pris une très grande extension à Cette même et dans les environs, notamment à Mèze dont nous avons déjà parlé à propos de la fabrication des futailles. Il est fait par plus de 50 maisons possédant dans l'ensemble un matériel de plus de 400.000 transports ou demi-

muids de 550 litres de contenance moyenne. Ces fûts sont loués à un prix de 3 à 3 centimes 1/2 par jour. Il a été cependant abaissé ces dernières années à la suite de la crise viticole et était en 1908 de 2 centimes par jour et par fût avec contrat annuel.

La clientèle comprend tout le commerce d'importation des vins de l'étranger et de l'Algérie, beaucoup de négociants en vins du pays, et même de nombreux propriétaires récoltants.

*
* *

Il y avait autrefois à Cette un commerce très important et qui se rattachait à la fonction régionale de ce port : c'est le commerce des céréales. Cette recevait notamment de grandes quantités de blé qui, venues d'Amérique et de Russie, se répandaient dans l'arrière-pays pour y être converties en farines et consommées à la ronde. Ce commerce a décliné, surtout depuis les droits presque prohibitifs de 1891. Les importations de blé ont été presque nulles dans ces dernières années ; seules, celles des grains grossiers (avoines, orges et maïs) ont conservé une certaine importance.

Les craintes que la Chambre de commerce émettait en 1890, lors de la grande enquête éco-

nomique, se sont complètement réalisées en 1898 lorsque le Gouvernement a été obligé de suspendre les droits de douane sur les blés après la récolte déficitaire de 1897. A cette époque-là cette Chambre écrivait ces avertissements que les événements ont complètement confirmés : « Dans tous les cas il faut bien se garder d'établir des droits prohibitifs qui anéantiraient d'un seul coup notre commerce d'importation ; il y aurait alors à redouter cette issue fâcheuse : qu'après une ou plusieurs années de disette, au moment où le pays aurait besoin de céréales, nous ne soyons tributaires de commerçants étrangers qui nous feraient payer cher leur concours accidentel et forcé. »

En somme, dès les années de bonne recolte, les droits de douane ne sont d'aucun effet parce que la France produit plus de céréales qu'il n'en faut pour sa consommation, et les prix sur nos marchés intérieurs sont aussi bas que sur les marchés extérieurs ; dans les années de mauvaise récolte, pour éviter des prix de disette, inévitables avec des produits aussi indispensables que le blé, le Gouvernement est obligé de suspendre les droits. Ces bouleversements de régime douanier ruinent le commerce honnête et ne profitent qu'aux spéculateurs sans scrupules.

Voici quelques chiffres d'importation qui parlent par eux-mêmes :

en 1880		70.320 tonnes
1890		54.693 —
1892	(nouveau régime douanier)	22.375 —
1893	(mauvaise récolte)	40.543 —
1899	(bonne récolte)	18.984 —

En 1908, les importations des céréales présentent une diminution de 13.617 tonnes sur celles de l'année précédente (20.198 tonnes en 1908 contre 33.817 en 1907). Cette diminution est due à l'abondance de la récolte française survenant après une année où elle avait été plutôt faible (1).

Les blés qui arrivent à Cette s'en vont soit par

---

(1) Fin 1910, également à la suite d'une mauvaise récolte (toutes les branches de l'agriculture en général ont été éprouvées), il s'est produit pour les céréales le même afflux que pour les vins. Voici les chiffres des importations (en tonnes) des derniers mois de l'année :

	Septembre		Octobre		Novembre		Décembre	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Froment :	36	1.784	50	2.392	290	6.051	59	1.937
Avoine :	2.859	3.361	1.533	2.644	1.788	4.752	1.778	1.131
Orge :	407	176	760	115	255	760	496	281

le chemin de fer soit par le canal du Midi vers les minoteries de la région toulousaine (Castelnaudary, Moissac, Carcassonne) d'où ils se dispersent dans le pays sous la forme de farines.

Quant aux avoines et aux maïs, ils servent à l'alimentation du bétail particulièrement nombreux dans la vaste région agricole qui s'étend derrière Cette.

Puisque nous sommes dans l'alimentation, notons que Cette reçoit aussi tous les ans des quantités assez fortes de fruits de table (en 1908, 13.176 tonnes). Ce sont surtout des primeurs d'Espagne, d'Algérie et des Baléares (oranges, mandarines, citrons) qui viennent à Cette parce que c'est le port français un peu important le plus voisin, et de là se distribuent à l'intérieur du pays suivant les besoins des consommateurs.

*
* *

Nous venons de voir quelques commerces du port de Cette dont le fonctionnement se rattache à sa fonction régionale. Les uns intéressent particulièrement l'agriculture de la région (vins, bois de tonnellerie), les autres au contraire ne sont pas particuliers à la région et intéressent également tous ses habitants quels qu'ils soient (bois de construction, céréales, primeurs); il ne nous

reste plus qu'à voir ceux qui intéressent l'industrie de la région qu'il ne faut pas confondre avec les industries du port que nous étudierons dans le prochain chapitre. Dans cet ordre d'idées nous allons nous occuper des charbons, des chaux et des bauxites.

Le port de Cette est à la fois exportateur et importateur de charbon de terre. L'exportation proprement dite, c'est-à-dire la vente à l'étranger des charbons français, est alimentée par les houillères du Gard, de l'Hérault, du Tarn et de l'Aveyron; elle a peu d'importance, les produits de ces mines ayant à supporter dans tout le bassin de la Méditerranée la concurrence anglaise.

Ils sont cependant assez recherchés pour l'approvisionnement des navires qui fréquentent le port de Cette. Les embarquements ont été en 1908 de 18.418 tonnes contre 20.000 en 1907. Les cours des charbons français ont varié de 30 à 32 francs la tonne suivant la qualité.

En ce qui concerne les importations, elles présentent une augmentation de 17.891 tonnes sur celles de 1907 qui s'élevaient à 74.855 tonnes. Ce charbon, de provenance anglaise, est surtout destiné aux usines à gaz de la région qui l'emploient de préférence aux charbons français à cause de ses qualités particulières.

Notons en passant que les mines de charbon du Gard et de l'Hérault qui écoulent leur charbon par

le port de Cette, importent par la même voie des quantités de plus en plus fortes de goudron minéral (56.966 tonnes en 1908 contre 48.015 tonnes en 1907). Ce produit sert à la fabrication des agglomérés connus sous le nom d'ovoïdes et qui sont de plus en plus recherchés par l'industrie et et même par les particuliers pour le chauffage domestique.

Cette expédie encore en Algérie et dans les principaux pays riverains de la Méditerranée des quantités notables de chaux. Cette chaux provient du département de l'Ardèche et les exportations se font soit par Cette, soit par St-Louis-du-Rhône, selon la plus ou moins grande facilité qu'offre la navigation sur le canal de Beaucaire ou sur le Rhône. Les envois par Cette qui, en 1905, étaient de 12.609 tonnes, s'élevaient en 1906 à 14.708 tonnes et ont atteint 17.939 tonnes en 1907, pour redescendre à 15.185 en 1908.

C'est par Cette également que s'effectuent les expéditions de bauxite ou terre d'alumine, provenant des mines de l'Hérault, et qui ont lieu en majeure partie à destination de Rotterdam et de Hull (Angleterre) où s'opère la mise en œuvre de ce produit. Elles ont subi et subissent tous les jours une augmentation assez sensible si on les compare seulement à celles de 1906, mais elles sont encore loin d'atteindre le chiffre de 1905 qui s'élevait à 15.114 tonnes.

5.603 tonnes ont été ainsi exportées en 1908, contre 5.077 en 1907. Il n'avait été exporté en 1906 que 2.709.

Nous en avons ainsi terminé avec les principaux articles qui constituent la fonction régionale du port de Cette. En somme, ce sont à peu près les plus importants, surtout les vins et les bois. Ce sont ceux que le visiteur rencontre le plus fréquemment sur ses quais et qui lui donnent sa physionomie propre. De plus, si nous additionnons les quantités totales de ces marchandises, tant en importations qu'en exportations, nous trouvons un chiffre supérieur à 450.000 tonnes, c'est-à-dire environ les 3/5 du trafic total du port (750.000 tonnes en chiffre rond), et notons bien que nous ne tenons compte que des principales marchandises; il y en a en réalité une infinité d'autres qui rentrent dans la fonction régionale du port. Sans doute chaque article n'y figure pas pour un chiffre bien élevé, mais leur somme atteint un total très respectable. En réalité il n'est pas téméraire d'affirmer que les 3/4 au moins des marchandises qui passent par Cette entrent dans sa fonction régionale. Toutefois, pour quelques articles, à la fonction régionale est mêlée une fonction commerciale et même parfois une fonction industrielle; mais elles sont de peu d'importance

relativement à la première, et c'est toujours, en tout cas, la fonction régionale qui a créé les deux autres. C'est donc avec raison que nous qualifions, en tête de ce chapitre, Cette de port régional.

CHAPITRE III

LES INDUSTRIES DU PORT

La raffinerie des soufres. — Les engrais chimiques. — La raffinerie des pétroles. — L'industrie métallurgique. — Le Creusot et l'influence salutaire qu'il aurait pu avoir sur l'avenir de Cette. — La pêche et la préparation des poissons. — La fonction industrielle de Cette est insuffisamment développée.

Nous venons d'étudier la fonction régionale du port de Cette. Cette fonction est de beaucoup la plus importante, puisqu'elle embrasse à elle seule les trois quarts du trafic du port. Il ne faudrait pas toutefois exagérer cette importance et conclure qu'à côté d'elle les autres fonctions économiques ne sont rien ou presque rien. Nous avons déjà eu l'occasion de parler accessoirement de la fonction commerciale, et nous

avons vu que pour certains articles (vins, bois, futailles, etc.) elle est assez importante. La fonction industrielle que nous allons examiner au cours de ce chapitre est, elle aussi, loin d'être négligeable, puisqu'il y a, tant à Cette même que dans les environs, de nombreuses usines dont le mouvement procure un trafic assez considérable au port. Nous venons de dire qu'il y avait de nombreuses usines dans les environs de Cette, nous voulons entendre par là les environs immédiats du port, limités aux bords de l'étang de Thau. A Cette même, bâtie comme nous l'avons vu sur une étroite bande de sable, la place manque pour établir de nombreuses et vastes usines ; aussi celles-ci se sont établies sur les bords de l'étang, notamment à Balaruc et à Frontignan, de façon à pouvoir communiquer facilement par eau (pour profiter des avantages des transports aquatiques sur les transports terrestres) avec le port de Cette. L'étang de Thau est donc comme le prolongement naturel du port de Cette, et les usines viennent chercher sur ses bords l'emplacement qui leur manque dans les environs même du port.

Remarquons toutefois que les marchandises, pour pénétrer sur l'étang, doivent subir un transbordement préalable sur des bateaux de navigation intérieure plus petits. Ce transbordement, tout en étant bien moins onéreux

qu'un transbordement par voie ferrée, est cause de retards et de frais supplémentaires ; aussi a-t-on songé à creuser à travers l'étang un chenal de manière à le rendre directement accessible à la navigation maritime. Nous nous occuperons davantage de cette question dans notre dernier chapitre; mais il est bien certain que, si ce beau projet venait à être mis à exécution, de nouvelles industries pourraient se créer, la fonction industrielle du port de Cette s'accroîtrait dans de notables proportions et le trafic général du port gagnerait non seulement en quantité mais surtout en régularité, ce qui lui fait bien souvent défaut.

Pour les usines qui ne sont pas établies dans les environs immédiats du port, mais qui sont disséminées dans l'arrière-pays (soufre et produits chimiques à Béziers, Narbonne, etc.), le port ne remplit plus une fonction industrielle, c'est sa fonction régionale qui est encore en jeu.

Si nous examinons les diverses industries du port de Cette nous retrouvons les mêmes subdivisions que nous avons vues à l'occasion de l'étude de sa fonction régionale. Les unes sont spéciales à Cette parce que Cette est surtout le port d'une vaste région agricole et spécialement viticole. Ce sont les industries des soufres et de produits chimiques de toutes sortes.

D'autres ne sont pas spéciales à Cette puisqu'on les retrouve dans tous les ports un peu importants. C'est que les produits qu'elles fabriquent sont d'un usage très répandu et se trouvent partout. Dans cette catégorie nous trouverons les raffineries de pétroles.

Enfin il est une dernière industrie, spéciale aux ports de mer : la pêche et la préparation des poissons.

Nous examinerons successivement chacune de ces industries et, ouvrant une parenthèse, nous dirons quelques mots sur une industrie qui semblait appelée à un brillant avenir avec le Creusot, l'industrie métallurgique, qui a aujourd'hui complètement disparu de Cette.

*
* *

L'industrie de la raffinerie des soufres a subi les contre-coups de la production du vignoble du Bas-Languedoc. Elle a commencé lors de l'apparition de l'oïdium, que ce produit a servi à combattre. Les importations du port en soufre brut ont atteint, en 1881, le chiffre de 32.000 tonnes pour diminuer très notablement à la suite de la destruction du vignoble par le phylloxéra et tomber à 9.000 tonnes en 1888.

Après la reconstitution du vignoble, les impor-

tations se sont relevées progressivement et parallèlement à cette reconstitution. En 1898, elles atteignaient presque leur ancienne importance (31.350 tonnes), mais retombaient en 1900 à 30.868 tonnes, en 1901 à 26.924 tonnes, en 1902 à 24.235 tonnes. Elles se relèvent ensuite légèrement en 1903 (26.471 tonnes), 1904 (36.584) et 1905 (36.891 tonnes), pour retomber à 30.222 tonnes en 1906 et 25.785 tonnes en 1907.

En 1908, les importations ont été particulièrement importantes ; elles se sont élevées au chiffre jamais atteint de 56.203 tonnes dont 7.037 tonnes de pyrites importées d'Espagne.

Les usines de la circonscription ont travaillé très activement en 1908, les conditions climatériques ayant exigé des soufrages plus fréquents que d'habitude. Toutefois l'augmentation de l'importation par le port de Cette ne s'est pas faite à beaucoup près, au profit des seules usines de la circonscription.

Les usines de l'arrière-pays (notamment du Narbonnais) ont dû, en 1908, importer par Cette une grosse partie des quantités de soufre qui leur sont nécessaires, et elles ont reçu, par contre, de moindres quantités par le port de la Nouvelle.

Cela tient à ce que le port de la Nouvelle ne peut recevoir que des voiliers. Or les voiliers ont été rares en 1908, et les importateurs de soufre ont été obligés de recourir au transport par

vapeur et de diriger par suite sur le port de Cette les quantités ainsi importées.

Ajoutons aussi que les usages industriels du soufre se développent tous les jours : la papeterie notamment en emploie de plus en plus.

Un fait nouveau qui pourra avoir d'importantes suites est à noter en 1908 dans les affaires de soufre. C'est l'arrivage d'un chargement de soufre de la Louisiane (Etats-Unis). La Louisiane a marqué de diverses façons ses intentions de prendre une importante place dans les importations de soufre. Elle est, dit-on, en mesure de nous apporter ce minerai à des prix très réduits. Il faut donc souhaiter que les usines de soufre de la région trouvent, dans cette intervention, le moyen de développer leurs opérations et de fournir à la viticulture, à des conditions avantageuses, le soufre qui lui est nécessaire.

A Cette, les prix du soufre brut ont été, en 1908, légèrement en hausse par rapport à ceux de l'année 1907. Cette hausse ne s'est pas intégralement fait sentir sur les produits fabriqués.

La ville de Cette possède 2 raffineries de soufre dont la création remonte à 1890 et 1900. Une autre raffinerie existe à Frontignan depuis 1885. Actuellement (fin 1910), on est en train de construire à Cette même une troisième raffinerie de soufre, ce qui prouve la prospérité de cette branche de l'industrie cettoise.

*
* *

Voyons maintenant l'industrie des produits chimiques.

L'emploi des engrais chimiques comme fertilisants, après avoir été assez long à s'introduire dans le midi de la France, paraît être appelé à prendre un essor considérable. Deux vastes usines (Cie de Saint-Gobain et la Bordelaise) ont été établies à Balaruc pour la fabrication de ces produits et particulièrement des superphosphates.

Depuis 1892, grâce à l'établissement de ces usines dans le voisinage immédiat du port de Cette, l'importation et l'exportation de ces produits prennent tous les ans un développement plus considérable. Les phosphates minéraux bruts qu'emploient ces usines arrivent principalement de l'Algérie, de la Tunisie et de la Floride.

Les sulfates d'ammoniaque et autres produits viennent d'Angleterre et d'Allemagne. Les importations de nitrates de soude du Chili avaient également pris, il y a quelque temps, beaucoup de développement. Ces produits, après avoir été traités dans ces usines, sont en partie réexportés sous forme de superphosphates en Algérie, en Tunisie, en Espagne et en Italie. Par sa position avantageuse, le port de Cette est appelé à être le

grand fournisseur de toute la région située entre le Rhône et la Garonne ainsi que du centre de la France.

Il s'est créé depuis, en Espagne et en Italie, des établissements similaires, mais cela n'a pas amené, jusqu'à ces derniers temps du moins, de ralentissement appréciable dans les exportations. Ajoutons que les usines de Cette ont soin, pour ne pas trop grever leurs produits à l'arrivée, d'effectuer autant que possible leurs expéditions par voiliers.

Les importations de phosphates et produits chimiques, qui étaient de 2.108 tonnes en 1890 et de 3.877 tonnes en 1891, passent brusquement à 7,897 tonnes l'année suivante, grâce à la construction des usines de Balaruc, puis augmentent régulièrement tous les ans (1899 : 54.160 tonnes).

Les importations de nitrates de soude du Chili, après avoir été très prospères, cessent complètement en 1902, puis accusent, en 1903, une légère reprise avec 4.501 tonnes, puis redescendent à 1,780 tonnes en 1905.

En 1906 il y a une légère augmentation (2.642 tonnes), mais l'année suivante elles retombent à 1.500 tonnes.

En 1908 l'activité des usines de produits chimiques a été sensiblement moindre qu'en 1907.

Les importations des matières premières de

ces usines sont tombées de 69.000 tonnes en 1907 à 64.000 tonnes (nitrates de soude du Chili 3.375 tonnes) en 1908. La diminution est donc de 5.000 tonnes, soit 7,25 %.

Mais c'est surtout dans les exportations que l'on constate une importante réduction du trafic du port de Cette en ce qui concerne les engrais chimiques. En 1907 les exportations avaient été de 61.000 tonnes ; elles n'ont été en 1908 que de 47.000 tonnes. La réduction est donc de 14.000 tonnes, soit 23 %.

Ce recul dans les exportations tient à deux causes :

D'abord les usines de la circonscription de Cette rencontrent dans nos colonies et à l'étranger une concurrence étrangère de plus en plus active.

En Espagne et en Italie, pays où ces usines trouvaient de nombreux débouchés, la fabrication des produits similaires augmente chaque année. En outre, les débouchés de ces pays sont très activement recherchés par les concurrents étrangers de la Belgique, de la Hollande et de l'Allemagne. En Algérie même, ces productions étrangères parviennent à supplanter les provenances cettoises, grâce aux frets très réduits auxquels les marchandises étrangères sont transportées jusque dans notre colonie. Il est à souhaiter, pour l'avenir du trafic de Cette, que ses usines

parviennent à surmonter les difficultés qu'elles rencontrent.

La seconde cause de la réduction des exportations a été purement accidentelle ; l'une des usines de la circonscription a été en chômage pendant plus de deux mois, par suite d'une grève de son personnel ouvrier. De ce côté aussi il faut souhaiter que l'apaisement réalisé soit durable. Le port de Cette n'a déjà que trop souffert de l'instabilité de la main-d'œuvre dans toutes les branches de son activité. Les ouvriers doivent comprendre que les interruptions de travail sont beaucoup plus préjudiciables à l'intérêt général et à leur propre intérêt qu'à l'intérêt même de l'usinier chez lequel la grève se produit.

La Compagnie de Saint-Gobain possède à Balaruc, dans l'enceinte même de son usine de produits chimiques et engrais, une fabrique de soude dont les expéditions sont très importantes (1).

Nous avons depuis quelques années à Cette, dans ce que nous pourrions appeler la petite ou la moyenne industrie chimique, des tentatives

(1) Ces usines (St-Gobain et la Bordelaise) font aussi des acides (notamment de l'acide sulfurique et de l'acide azotique) en grande quantité.

intéressantes. Le lavage du noir animal, par exemple, a été entrepris par divers industriels. Malheureusement les intéressés se plaignent d'être obligés de travailler dans des conditions plus onéreuses que leurs concurrents des autres régions. En dehors de la main-d'œuvre qui est sensiblement plus exigeante à Cette, et qui, il faut le reconnaître, l'est à bon droit dans une certaine mesure, à cause de la cherté de l'existence, il faut signaler le coût de l'eau douce consommée en grande quantité dans le lavage du noir. L'eau douce à Cette coûte 0 fr. 30 le mètre cube ; c'est, pour les usages industriels, un prix beaucoup trop élevé. Il est à souhaiter que la Ville trouve le moyen de mettre l'eau douce à la disposition des industriels à un prix beaucoup moindre.

Une industrie chimique également intéressante, c'est celle de la fabrication de la crème de tartre et du tartrate de chaux. Mais les conditions de production paraissent décidément très désavantageuses sur le territoire de la commune de Cette. Parmi les causes d'infériorité dont cette industrie paraît avoir à souffrir, nous pouvons encore signaler celles dont nous venons de parler à propos de l'industrie du lavage du noir animal : la cherté relative de la main-d'œuvre, qui paraît malheureusement irrémédiable, et le prix très élevé de l'eau douce.

*
* *

Nous venons de voir deux industries (la raffinerie des soufres et la fabrication des engrais chimiques) qui intéressent spécialement l'agriculture de la région qui avoisine le port de Cette, c'est-à-dire principalement la vigne. Celle dont nous allons nous occuper maintenant, la raffinerie des pétroles, est d'un intérêt beaucoup plus général, puisqu'on trouve cette industrie dans tous les ports importants et qu'elle trouve des débouchés un peu partout dans tous les pays.

Cette est une des places les plus importantes du Midi pour l'industrie et le commerce des pétroles d'Amérique et du Caucase. A Balaruc, sur les bords mêmes de l'étang de Thau, est installée depuis 1884 une des plus grandes raffineries de pétrole brut, et à Cette même sont établis plusieurs entrepôts de pétroles raffinés. Au cours de l'année 1904 la Compagnie industrielle des pétroles a fait de son côté construire à Frontignan, toujours à proximité de l'étang de Thau, une vaste usine où elle met en œuvre les pétroles bruts destinés au raffinage. Cette usine est constituée en entrepôt spécial; elle a commencé à fonctionner le 10 décembre 1904.

Comme nous l'avons déjà vu dans la descrip-

tion du port de Cette, il y a pour la manutention des pétroles et essences un bassin spécial établi contre la jetée de Frontignan. Ce bassin a une superficie d'un hectare et sa profondeur normale est de 7 m. 50. Il est bordé par 220 mètres de quais ayant de 15 à 20 mètres de largeur et est séparé du port par un barrage protecteur métallique. Ce barrage isolateur a été établi par les soins de la Chambre de commerce. Pour la rembourser de ses dépenses un décret du 29 août 1896 a établi à Cette une taxe spéciale dont le produit sert à payer les frais causés par l'établissement de ce barrage isolateur. D'après le décret du 4 avril 1892, la quotité ne peut excéder 0 fr. 10 par baril et 0 fr. 05 par caisse de pétrole ou d'essence. Elle est actuellement :

1° A l'entrée, de 0 fr. 06 par baril de pétrole ou d'essence, 0 fr. 42 par tonne de pétrole en vrac, 0 fr. 03 par caisse ou bidon.

2° A la sortie, 0 fr. 06 par baril de pétrole ou d'essence de 50 litres, 0 fr. 01 par caisse ou bidon de 50 litres ou plus. (Décision ministérielle du 24 octobre 1903.)

Cette taxe a produit en 1908 la somme de 27. 034 francs.

Sur les quais du bassin à pétroles, c'est-à-dire sur la jetée de Frontignan même, sont établis d'immenses réservoirs métalliques destinés à recevoir le pétrole brut. Celui-ci arrive des pays

de production (Caucase et Amérique) dans de grands bateaux-citernes, magnifiques steamers de 7 mètres de tirant d'eau.

A leur arrivée, le pétrole est pompé directement dans de grands chalands en acier qu'un remorqueur amène rapidement par l'étang jusqu'aux pieds mêmes de l'usine. Le surplus est envoyé dans les réservoirs dont nous parlions ci-dessus pour y attendre à son tour d'être transporté au raffinage.

Les importations de Cette en pétroles, qui ne s'élevaient en 1879 qu'à 2,800 tonnes, ont suivi depuis lors une marche progressive constante, si bien que ce trafic a rendu le bassin à pétrole actuel absolument insuffisant et la Chambre de commerce de Cette est en instance auprès du Gouvernement pour obtenir son agrandissement.

Voici quelques chiffres qui font voir l'accroissement progressif des pétroles importés :

1880	2.500 tonnes	1891	19.666 tonnes
1882	6.500 —	1893	29.072 —
1884	11.000 —	1895	33.550 —
1886	15.000 —	1897	44.368 —
1889	15.177 —	1899	54.266 —

En 1902, ce chiffre reste à peu près stationnaire (52.183 tonnes), il augmente brusquement en 1903 (64.493 tonnes) pour atteindre son maximum en

1905 avec 73.670 tonnes. Puis les importations fléchissent, elles descendent à 58.685 tonnes en 1906 et 56.700 tonnes en 1907. Cette diminution est due principalement à la fermeture définitive de l'entrepôt de la Gaze près de Cette.

En 1908, dans leur ensemble les usines de la région cettoise ont travaillé à peu près comme les années précédentes.

Les cours ont subi une légère amélioration et ont permis aux raffineurs français de lutter avec les importateurs de Galicie qui livrent directement à la consommation par voie de terre.

Le trafic du port en 1908 s'est élevé à :

Pétroles bruts.	28.000 tonnes
Pétroles raffinés et essences . .	27.000 —
Total.	55.000 tonnes

En comparant ces importations avec celles des exercices précédents, on voit que les pétroles bruts diminuent chaque année. C'est la démonstration claire que la taxe sur le raffinage, en France, a manqué son but.

En effet, les chiffres correspondants de 1906 et 1907 sont les suivants :

	1907	1906
Pétroles bruts importés.	34.000 t.	50.000 t.
Pétroles raffinés et essences.	25.000 t.	22.000 t.
Total. . . .	59.000 t.	72.000 t.

Les sorties de pétroles par le port de Cette qui sont principalement à destination de l'Algérie sont en progression, car il a été embarqué 85.000 hectol. en 1908 contre 52.000 en 1907.

Les usines cettoises se tiennent donc avantageusement en Algérie, malgré la concurrence étrangère qui débarque directement des pays producteurs.

*
* *

Nous ne pouvons passer sous silence une industrie qui, quoique aujourd'hui complètement disparue de Cette, y semblait, il y a seulement quelques années, extrêmement florissante : c'est de l'industrie métallurgique que nous voulons parler.

Il y a une trentaine d'années, le port de Cette recevait des quantités importantes de minerais destinés aux hauts-fourneaux de Balaruc (près Cette), de Beaucaire et des bassins du Gard et de la Loire. Vis-à-vis de cet article, le port jouait donc un rôle régional. Les arrivages atteignaient alors le chiffre élevé de 232.000 tonnes dont 218.000 tonnes consistaient en minerai de fer ou fer manganisé. Vers la fin du siècle dernier, les importations étaient réduites au chiffre insignifiant de 25 à 30.000 tonnes pour toutes natures de mine-

rais, en 1900 elles tombaient de 10.423 tonnes et en 1901 elles cessaient complètement.

Cette crise a été la conséquence des rapides progrès réalisés dans l'industrie sidérurgique qui, par la déphosphoration des fontes, ont fait abandonner les minerais de fer étrangers et fait employer presque exclusivement les minerais de l'est de la France qu'on n'avait pas pu jusqu'alors employer pour la fabrication des aciers.

Cette situation d'infériorité de Cette au point de vue métallurgique ne tarda pas à se modifier à son avantage. L'épuisement de certains gisements carbonifères et du minerai du centre de la France détermina la grande usine de MM. Schneider et C^ie^, du Creusot, à créer des hauts-fourneaux sur un autre point plus favorable. La situation exceptionnelle de Cette, à portée par mer des minerais d'Espagne, d'Italie, de Grèce et d'Algérie, des charbons d'Angleterre, et par chemin de fer des minerais des Pyrénées et des houilles des Cévennes, décida cette puissante Société à choisir le port de Cette pour l'établissement de sa nouvelle usine.

Cependant la construction de vastes usines à proximité des ports est souvent difficile à réaliser à cause du prix fort élevé des terrains à acquérir; à Cette, MM. Schneider et C^ie^ ont trouvé facilement le vaste emplacement indispensable au développement de leur industrie : la ville, en effet,

est entourée au nord d'étangs de faible profondeur, qui ne sont, à vrai dire, que des terrains submergés, aisément desséchables, et qui constituent des dérivés de l'étang de Thau. Une portion de l'étang des Eaux-Blanches a donc été comblée et l'usine installée sur les terrains ainsi conquis. Un embranchement direct, à écartement normal, la rattachait au chemin de fer ; un bassin la mettait, par l'étang, en communication avec les canaux intérieurs, et un chenal enfin, la reliant au port de Cette, lui assurait l'accès de la Méditerranée. Ce chenal aurait permis, dans un délai rapproché, aux bâtiments de haute mer d'accoster, sans rompre charge, aux quais même de l'usine, son élargissement, son approfondissement, la réfection des ponts qui le traversent et les améliorations indispensables à opérer dans l'avant-port, ayant été inscrits au programme des grands travaux publics que les Chambres venaient d'adopter.

La concession accordée s'étendait sur une longueur de 7 kilomètres et une largeur moyenne de 1 kilomètre environ. Le remblayage donnait évidemment, pour l'installation des appareils de poids énormes qu'il s'agissait d'asseoir, des fondations d'une solidité insuffisante ; pour y remédier on avait établi des pilotis dans lesquels le béton employé était armé par des chaînages en fer extrêmement robustes.

Nous laisserons de côté la description technique de l'usine qui n'a d'intérêt que pour l'ingénieur. Disons seulement qu'une fois terminée, elle aurait compris une batterie de 6 hauts-fourneaux complétée par des installations pour la fabrication des divers aciers que réclament les forges et surtout par des ateliers de construction mécanique et par des chantiers de construction maritime. Un premier haut-fourneau était installé et fonctionnait depuis le mois de mai 1902 ; il fabriquait de la fonte pour le Creusot ; l'excédent de sa production sur les besoins de l'usine de Saône-et-Loire trouvait des débouchés dans les industries métallurgiques surtout étrangères, avec lesquelles la proximité d'un port lui permettait d'avoir des relations par mer, faciles et peu coûteuses. En 1903, 1.438 tonnes ont été expédiées par cabotage dans le nord de la France et 2.655 tonnes ont été exportées en Italie.

En mai 1904 survint une grève de 30 jours; ce fut le prétexte qui amena MM. Schneider et Cie à fermer leur établissement et même à faire procéder à sa démolition partielle en raison des dangers que présentait la remise en marche du four après une aussi longue cessation de travail. Depuis, l'usine est toujours fermée. Pourquoi ? C'est assez difficile à dire. La version officielle déclare que c'est la grève et le mauvais vouloir des ouvriers qui est en cause. Sans doute il y a

de cela, mais il doit surtout y avoir autre chose ; on ne ferme pas une usine appelée à un aussi grand développement et qui a coûté des millions, à cause du mauvais vouloir d'un petit nombre d'ouvriers (l'usine n'était alors qu'à l'état embryonnaire).

Peut-être l'usine fonctionnait-elle dans de mauvaises conditions économiques et les ingénieurs avaient-ils mal fait leurs comptes. On en est réduit à des conjectures, et les dirigeants seuls savent les vraies raisons. Quoi qu'il en soit, l'usine reste toujours fermée et au cours de l'année 1908 la situation n'a pas changé. Réouvrira-t-elle un jour ? Toujours est-il que la partie démontable du matériel a été expédiée sur d'autres usines de la Société, ainsi que la presque totalité du stock de minerai.

C'est grand dommage pour Cette ; un établissement industriel aussi important que celui de Schneider et C^ie^ ne peut pas être, pour ainsi dire, considéré comme un microcosme et étudié seul : il agit sur le pays qui l'entoure, et son action mérite d'être, sommairement au moins, envisagée (1).

---

(1) Les lignes qui suivent sont inspirées d'une notice concernant le port de Cette parue dans le tableau général du commerce et de la navigation, année 1903.

La ville de Cette a connu des époques de très grande prospérité : lorsque l'invasion phylloxérique ravageait les vignobles méridionaux, son port recevait à pleins quais des vins d'Espagne et l'or ruisselait littéralement entre les mains des négociants. C'était l'âge héroïque du commerce local : des fortunes énormes étaient édifiées en quelques années, et il n'est guère parmi les Cettois personne qui n'ait, en quelque mesure, profité de cette situation économique heureuse.

A l'importation des vins d'Espagne se joignait la fabrication alors licite des vins de raisins secs qui procurait des bénéfices considérables. Mais, au bout de quelques années, le vignoble une fois reconstitué, la fabrication des vins de raisins secs fut proscrite ; quelques années plus tard encore, les tarifs protectionnistes empêchèrent l'arrivée des vins d'Espagne. Le commerce des vins se ralentit alors dans des proportions considérables ; les manufactures des futailles qui recevaient de Trieste et des pays scandinaves des cargaisons de bois et des merrains, furent l'une après l'autre contraintes de réduire, puis de licencier leur personnel ouvrier. Et la prospérité commerciale de Cette s'en est allée comme un beau rêve pour faire place à une pénible stagnation des affaires.

Le port cependant est bon et sûr : la grève des dockers marseillais, en 1903, a appris la route de

ses bassins aux plus gros steamers et aux cargo-boats du plus fort tonnage : ils y ont trouvé un mouillage bien abrité et des quais spacieux. Cependant ils n'y sont guère revenus. Les usines importantes qui bordent l'étang de Thau (raffinerie de pétrole de Balaruc-les-Bains, fabriques de produits chimiques de la Société de St-Gobain et de la Compagnie Bordelaise), qui reçoivent par eau une partie de leurs matières premières, ne suffisent pas à créer une vie suffisante à un port que n'anime que d'une façon médiocre le commerce des vins de France et d'Algérie. Les établissements Schneider, s'ils avaient pu acquérir leur développement total, auraient fait de Cette un port industriel très vivant et très prospère.

Tels qu'ils étaient lorsqu'ils fonctionnaient, marchant à un seul haut-fourneau, ils occupaient environ 300 ouvriers ; ils en auraient occupé au moins 10.000 le jour où les forges et les chantiers maritimes auraient été en activité. Et 10.000 ouvriers métallurgistes, cela correspond à une population totale d'au moins 40.000 âmes, si l'on songe aux femmes, aux vieillards et aux enfants. Voilà, du coup, le nombre des habitants de Cette plus que doublé. Voilà un élément important de prospérité introduit dans la ville.

La majorité des arrivages se seraient faits par mer, et certainement la plus grosse part des expéditions se seraient faites par eau, soit par

mer, soit par la voie des canaux ; d'où accroissement du mouvement du port.

L'étang de Thau, profond en certaines de ses parties, est composé en beaucoup d'autres de hauts fonds aisément remblayables ; c'est du terrain vacant où s'installeront peut-être des usines de moindre importance qui auraient trouvé aux établissements Schneider la matière première à mettre en œuvre. Qui pourrait affirmer que des fabriques de charronnerie, d'automobiles, de bicyclettes, de grosse et petite chaudronnerie, etc., n'auraient pas trouvé un intérêt urgent et un avantage économique certain à venir vivre tout près d'une immense productrice de fer, de fonte et d'acier ?

Les six hauts-fourneaux auraient laissé certainement des quantités énormes de gaz inutilisées que les établissements Schneider auraient pu revendre à des industries leurs voisines. On aurait pu ainsi utiliser facilement cet excès d'énergie pour l'éclairage de Cette, Béziers et Montpellier, et pour la marche des tramways de ces trois villes. La Compagnie des chemins de fer du Midi elle-même, qui exploite de Cette à Montbazin-Gigean un embranchement de 17 kilomètres de longueur desservant la gare industrielle de Balaruc-les-Bains, aurait peut-être été amenée à y installer la traction électrique.

Surtout la ville de Cette, dont la population

aurait été énormément accrue, aurait été obligée de se préoccuper des travaux nécessaires pour l'adduction des eaux potables. Elle n'aurait plus pu se contenter pour son alimentation des eaux d'Yssanka, qui coulent actuellement de ses fontaines, et qui sont dès maintenant en quantité presque insuffisante ; il aurait fallu qu'elle aille chercher dans l'Hérault, à 14 kilomètres de distance, des eaux abondantes qui, après filtration et épuration, auraient été très potables. Peut-être aussi se serait-elle résolue à installer des canalisations d'eau de mer pour le service de la voirie, au lieu d'y employer, comme elle le fait à présent, l'eau douce, qu'elle pourrait ainsi réserver à la seule consommation de ses habitants. Quelle qu'ait été la solution adoptée, l'emploi d'une force motrice considérable lui eût été nécessaire ; elle aurait pu la demander peut-être aux établissements Schneider. Toutes ces hypothèses et tous ces projets n'avaient, d'ailleurs, rien de certain, mais il est permis de croire qu'ils se seraient réalisés, au moins en partie.

Ce qui était alors certain, toutefois, c'est que l'installation sur les bords de la Méditerranée d'usines importantes, aurait donné aux habitants de cette partie du littoral un exemple salutaire en leur montrant par des faits l'action morale bienfaisante du travail industriel. Les habitants des régions circonvoisines, que le commerce rémuné-

rateur du vin a un peu trop disposés à s'engourdir dans une confiante et déplorable absence d'initiative, auraient été encouragés à se lancer dans cette bataille de tous les jours et de tous les instants qu'est l'industrie moderne. L'usine Schneider aurait rendu, à ce point de vue, un immense service au pays, parce que, à n'en pas douter, elle aurait été une éducatrice et une bienfaisante conseillère d'énergie morale.

Tout cela est bien joli, malheureusement ce n'est qu'un beau rêve, bien vite dissipé par la triste réalité. Aujourd'hui l'usine Schneider est fermée et bien fermée.

*
* *

Nous en aurons à peu près fini avec les diverses industries cettoises lorsque nous en aurons examiné une, bien locale celle-là, puisqu'elle est exclusive aux ports de mer : la pêche et la préparation des poissons.

Ici il faut faire une distinction, car il y a à Cette deux genres de pêches bien séparés et n'ayant aucun rapport l'un avec l'autre : la pêche à la mer et la pêche dans le port et l'étang.

Pour la pêche en mer, les bateaux en usage sont les suivants :

1° Les bateaux-bœufs (12 mètres de long,

4 m. 32 de large et 1 m. 70 de tirant d'eau), portant une voile latine et un foc, qui pêchent par groupe de deux, à filets traînants, et s'éloignent de la côte de 20 à 25 milles ;

2° Les bateaux catalans (7 mètres de long, 2 m. 60 de large, 0 m. 60 de tirant d'eau) et les galiotes (5 mètres de long, 2 mètres de large, 0 m. 50 de tirant d'eau), qui ne pêchent que l'été au filet flottant, dans les mêmes parages que les précédents, le thon, la sardine et le maquereau. Ces bateaux ne portent qu'une voile latine.

Pour la pêche dans les canaux et l'étang de Thau on se sert de nacelles à fond plat ayant de 4 m. 50 à 5 m. 50 de longueur et 1 m. à 1 m. 50 de largeur avec 0 m. 10 à 0 m. 15 de tirant d'eau. On y emploie des grappins et des filets fixes. Les produits capturés consistent en moules, huîtres, clovisses, loups, dorades, rougets, etc.

Il existe à Cette, pour l'élevage des huîtres, moules et autres coquillages, trois parcs flottants d'une surface totale de 1.564 mètres carrés.

Le port ne fait plus d'armement pour la grande pêche.

En 1908, 779 bateaux, montés par 1.424 hommes d'équipage et ayant une jauge de 2.060 tonnaux, se sont livrés à la pêche côtière dans les parages du port de Cette et des ports de Mèze et

Bouzigues, tant en mer que sur les étangs et canaux.

Le produit de la pêche varie beaucoup d'une année à l'autre (suivant le temps, l'abondance du poisson, etc.). Voici les chiffres de quelques années :

1890	775.420 fr.	1896	595.620 fr.
1892	601.123 fr.	1898	517.651 fr.
1894	704.501 fr.	1907	451.350 fr.

Les résultats de la campagne de 1908 ont été beaucoup plus favorables que ceux des années précédentes.

Le produit total a donné 451.350 francs en 1907 et 499.800 francs en 1908.

Cette amélioration est due principalement à l'abondance de la sardine qui a reparu depuis deux ans dans les parages de Cette et pour lesquelles les statistiques de la Marine ont donné 180.000 kilos en 1908.

Les autres produits de la pêche des poissons n'ont pas varié d'une façon appréciable, mais il y a une diminution très sensible dans la pêche des huîtres et, par contre, une augmentation énorme dans les pêches des moules et des clovisses.

On a pêché 5 millions d'huîtres au lieu de 20 millions en 1907 et 5.000 hectolitres de clovisses et de moules au lieu de 500. Il faut sans doute

attribuer ces écarts à la prohibition des engins traînants de la pêche huîtrière.

Tous ces produits de la pêche (poissons et coquillages) ne sont consommés que dans une très faible proportion à Cette ; la majeure partie est expédiée, souvent après préparation (salaison), sur les agglomérations importantes de la région, telles que Béziers, Montpellier, Nimes, Avignon et quelquefois même sur Marseille et Toulon. On compte, à Cette, neuf ateliers de salaison et d'expédition de poissons frais.

Nous en avons terminé avec la pêche et avec la fonction industrielle de Cette. Comme nous venons de le voir, cette fonction, quoique assez importante, est encore insuffisante pour donner au port un trafic régulier qui lui fait souvent défaut. C'est vers l'industrie que doivent se tourner les efforts des Cettois s'ils veulent que la prospérité revienne chez eux.

CHAPITRE IV

LA SITUATION ACTUELLE DU PORT DE CETTE

Nous venons de voir les différentes fonctions économiques du port de Cette et la façon dont il les remplit ; il ne nous reste plus, pour nous faire un tableau exact de ce port, qu'à étudier sa situation actuelle.

L'étude de ses fonctions économiques nous a fait connaître les différentes marchandises qui passaient, chaque année, sur ses quais ; nous allons nous arrêter un instant sur l'année 1909 pour bien préciser l'état actuel de ce port, ce qui nous permettra, dans un dernier chapitre, de faire quelques remarques intéressantes et de tirer quelques conclusions au sujet de l'avenir qui

semble réservé à notre second port méditerranéen.

Nous trouvons précisément, dans le Bulletin trtimestriel de la Chambre de commerce de Cette, un long rapport nous intéressant.

Ce rapport est très complet et nous donne pour chaque qualité de marchandise le résumé de la situation. N'ayant rien à y ajouter ou à en retrancher, nous allons le reproduire in extenso.

Rapport sur la situation commerciale et industrielle du port de Cette (1909)

Vins. — (Campagne 1908-1909). — L'exercice 1907-1908 avait pris fin avec un stock d'au moins 15 à 16 millions d'hectolitres encore logés chez les récoltants au 31 août 1908, ce qui n'a rien de surprenant puisque la prévision totale de cette campagne avait été de 85 millions d'hectolitres. Aussi les derniers mois présentèrent-ils un profond désarroi ; le commerce, accablé d'offres, ne put parvenir à débarrasser le marché et une baisse très sensible se produisit.

La récolte de 1908, en France, s'annonçait moyenne ; elle ne fut connue que le 12 janvier 1909 et donna :

Pour la France, déclarations. .	60.545.000 hect.
Pour l'Algérie, —	7.803.000 —
Stocks à la propriété, chiffres officiels au 1er novemb. 1908,	
France, déclarations.	9.455.000 —
Algérie	308.000 —
Total	78.111.000 hect.

Mais, du 1er septembre 1908 en janvier 1909, le commerce sut conserver une attitude expectante, il voulut attendre la déclaration de récolte, tout en écoulant le stock ancien qu'il remplaçait au jour le jour et sans entrain.

Les cours sont ainsi restés longtemps rivés de 0 fr. 80 à 1 fr. le degré suivant qualité, les vins blancs et rosés ayant plus de faveur. Cela dura jusqu'en avril.

La consommation, favorisée par de bons prix, s'est bien maintenue.

Dans les premiers jours de mai (3, 4 et 5), des gelées, dont les dégâts furent comme toujours exagérés, vinrent galvaniser le marché et une hausse de 2 à 3 francs s'ensuivit. C'est ainsi qu'on s'est acheminé vers la vendange de 1909.

En résumé, voici le bilan de l'exercice 1908-1909.

La provision totale (d'après les chiffres offi-

ciels donnés ci-dessus, auxquels il a fallu ajouter 6 millions d'hectolitres de vin vieux sortis en septembre et en octobre 1908) était de 84.111.000 hectolitres (78.111.000 + 6.000.000).

La consommation emploie :

1° Sorties générales de France et d'Algérie comprenant la consommation taxée, l'exportation, la distillation, la vinaigrerie..	51.793.000 hect.
2° Déchet 4 %.....	3.300.000 hect.
3° Consommation en franchise	13.000.000 hect.
Total.....	68.093.000 hect.

La différence, 10 millions d'hectolitres, représente très approximativement le stock au 31 août 1909 ; et, ce qui le prouve, c'est le chiffre déclaré à la régie au 1er octobre (en France et en Algérie), soit 6.700.000 hectos qui, grossis des sorties de septembre 1909 soit 4.000.000, donne alors un total de 10.700.000 hectolitres.

Sauf pour l'année 1903-1904, c'est le stock le plus réduit qu'on ait relevé au 31 août chez les producteurs.

A signaler la faveur dont continuent à jouir sur notre marché les vins blancs et rosés de forts degrés d'Algérie, dont les cours, au début de 1 fr. 15 à 1 fr. 25 le degré, se sont progressivement élevés jusqu'à 1 fr. 50.

Vins de liqueur. — Nous devons mentionner

l'influence de la réapparition des provenances de Grèce. Le chiffre officiel de la douane de notre port est de 18.141 hectos pour la période comprise entre le 1er septembre 1908 et le 31 août 1909.

1° Provenance d'Algérie, de 8° à 9° Baumé et 15° alcool (mutage direct à l'alcool du moût de vendange fraîche) qualité très appréciée, base très neutre des vins d'imitation. Prix moyen de 23 à 25 fr. l'hectolitre.

2° Moûts désulfités, en moins-value de 2 à 3 fr. par hectolitre sur le type précédent. Il convient ici de dire, pour l'exactitude rigoureuse des faits, qu'afin d'obvier à la cherté des mutages au soufre, il a été fait usage du sucre de betterave, ce qui a permis de maintenir les bas prix de cet article un peu spécial, tendance assurément regrettable au double point de vue de la qualité et de l'orientation du marché ; si cette pratique devait s'étendre, le commerce de notre place qui, jusqu'ici, a eu la maîtrise de l'article, pourrait se voir supplanté par le commerce de l'intérieur, aussi bien et mieux placé pour se livrer lui-même à cette fabrication.

3° Grèce, 12° de liqueur et 12° alcool, 14 à 15 fr. l'hecto. caf.

4° Samos, dont la qualité est de plus en plus appréciée, ont donné lieu à des transactions

toujours importantes et les prix ont varié entre 28 et 33 francs l'hecto caf.

Exportation. — Il faut renoncer à toute amélioration tant qu'une législation plus appropriée aux conditions nécessaires de la concurrence internationale ne viendra pas modifier la situation défavorable des vins du Midi par rapport aux vins espagnols et italiens. Cette situation s'est aggravée par suite des exigences du gouvernement de l'empire allemand nettement hostile à l'exportation de nos vins dans le but évident de favoriser l'Autriche et l'Italie.

Céréales. — Les statistiques établies par le Gouvernement annonçaient comme bonne la récolte des blés et avoines pour 1909 ; pour cette raison nous avons pu constater que les prix étaient redescendus au taux normal durant les mois septembre, octobre et novembre.

Malheureusement bientôt le commerce et la propriété s'apercevant aujourd'hui que les statistiques étaient erronées, il est à présumer que, durant l'année 1910, il se produira une forte hausse.

La récolte en Algérie et Tunisie était également annoncée comme bonne, mais il est avéré qu'elle sera aussi médiocre que dans notre pays.

Les prix actuels sur les céréales sont les suivants :

Blés français	de fr.	25	à	25.50
Avoine grise de pays	—	21.50	à	22
Avoine d'Algérie	—	18	à	18.50
Orge	—	18	à	18.50

Ces prix sont ceux de notre région gare de consommation, ils sont moins élevés dans le Centre.

Soufre. — Il est entré par le port de Cette dans le courant de l'année 1909, 46.900 tonnes de soufre, soit environ 12.000 tonnes de plus qu'en 1904.

Cette augmentation est due à une consommation plus grande par la viticulture et à de plus grands approvisionnements faits par les raffineurs, en vue des besoins plus grands pour la prochaine campagne et aussi en prévision du nouveau tarif douanier frappant d'un droit d'importation les soufres bruts de qualité supérieure, titrant plus de 98 % de pureté.

Les prix des soufres bruts ont varié de 10 fr. 50 à 11 fr. 25 coût, fret ; et ceux du fabriqué de 13 fr. 50 à 16 fr. 50 en sacs gare Cette suivant qualité.

Pétroles.— Le pétrole est une des principales importations de notre port. Nous constatons avec satisfaction que l'année 1909 marque un progrès intéressant dans le mouvement de cet article. Il a été importé en effet en 1909 :

Pétrole brut	20.860 tonnes
Pétrole raffiné et essences	49.000 —
Total....	69.860 tonnes

Alors que pour 1908 les chiffres correspondants étaient respectivement de 28.000 et 27.000 tonnes, soit en tout 55.000 tonnes, et que 1907 n'avait donné que 34.000 tonnes brut et 25.000 tonnes de raffiné et d'essences ; soit au total 59.000 tonnes.

Pour retrouver un trafic analogue à celui de 1909, il faut remonter à 1906, exercice sur lequel les importations de pétrole raffiné et essences suivent le mouvement inverse, augmentant chaque année.

Cet état de choses tient d'une part à la modique différence existant entre les droits applicables au pétrole brut et ceux que l'on applique au pétrole raffiné, différence qui n'est que de 1 fr. 80 l'hectolitre ; et d'autre part à ce qu'il ne dépend pas de nos importateurs de pétrole de fabriquer eux-mêmes toutes les quantités d'essences nécessaires à la consommation.

Il paraît cependant que la principale cause de la progression continuelle des importations de raffinés et d'essences, et de la diminution des importations de bruts, consiste surtout dans le taux de droits de douane.

Les importateurs de pétrole paraissent s'accommoder assez bien de cet état de choses. On peut le regretter cependant aupoint-de-vue du travail national, car il est évident que, tout au moins à ce point-de-vue, il serait préférable que le raffinage du pétrole qui nous est nécessaire fût fait en France.

Notre nouveau régime douanier pour nos échanges avec les Etats-Unis oblige les importateurs de pétrole français à renoncer nettement aux pétroles des États-Unis et à faire porter leurs achats exclusivement sur les pétroles du Caucase et de Roumanie. Cette nouvelle orientation commerciale se dessine déjà.

On sait que depuis le 1er novembre dernier les droits sur les pétroles américains sont doublés, ayant passé de 10 fr. à 20 fr. l'hectolitre pour le raffiné et de 8 fr. à 16 fr. l'hectolitre pour le brut.

Les droits de douanes sur les pétroles de Caucase et de Roumanie restent au contraire à l'ancien tarif de 10 fr. et 8 fr. l'hectolitre, et il est évident que dans ces conditions les pétroles de Caucase et de Roumanie remplaceront com-

plètement sur notre marché les pétroles d'Amérique, si on ne revient pas au précédent tarif de douane.

Les sorties de pétrole par le port de Cette se sont maintenues en 1909 à un chiffre analogue à celui de 1908 :

8.000 hectos en 1909 et 8.500 hectos en 1908.

On voit que ces exportations sont principalement à destination d'Algérie, et l'on voit par suite que nos usines ont consolidé dans cette colonie le progrès qu'elles avaient réalisé en 1908, et qui se chiffrait par une augmentation de plus de 3.000 hectolitres.

Produits chimiques. — Le mouvement d'importation et d'exportation des usines de produits chimiques de la circonscription a été dans son ensemble, en 1909, analogue à celui de 1908 (1908 : 111.000 tonnes ; 1909 : 113.500 tonnes).

Nous notons cependant cette particularité que le tonnage d'exportation s'est accru, (69.000 tonnes en 1909, contre 47.000 tonnes en 1908) alors que le tonnage d'importation est en baisse, car du chiffre de 64.000 tonnes en 1908 il est tombé à 54.000 en 1909.

Il semblerait en résulter que la consommation des engrais chimiques dans les régions françaises desservies par nos usines a subi en

1909 un certain recul, dû probablement à la situation pénible de la viticulture, et aussi à la baisse qui s'était produite en 1908 sur les fourrages. Cette baisse a pu avoir pour effet de restreindre l'emploi des engrais chimiques pour ces deux branches de la production agricole.

Il y a tout lieu de penser que la notable amélioration des cours des vins, et aussi le relèvement du cours des fourrages, provoquerait dans nos usines d'engrais chimiques un mouvement d'activité qui, en 1910 et aussi par la suite, viendra accroître, au profit de notre port, les importations des usines.

L'année 1909 a été marquée par une baisse sensible sur les cours des deux des principaux engrais chimiques: les superphosphates de chaux et le nitrate de soude.

La baisse des superphosphates paraît être en moyenne de 10 °/₀, le prix du type 14 à 18, qui est le plus courant, étant tombé de 70 fr. environ par tonne à 63 fr. environ. Cette baisse favorable à l'agriculture est la conséquence d'une baisse importante de la matière première phosphate, dont le cours était arrivé en 1907 à des limites élevées, mais a reculé ensuite sous l'influence sans doute d'une restriction de la consommation provoquée précisément par les prix élevés.

Le cours du nitrate de soude a aussi reculé de 10 pour 100 environ, tombant sur notre place de 25 fr. 50 les 100 kilos en 1908 à 23 francs les 100 kilos en 1909.

Les cours des produits chimiques industriels (acide sulfurique, acide chlorhydrique et dérivés) n'ont pas subi de variations, les cours des matières premières pour la fabrication de ces produits sont aussi restés stationnaires ou ont plutôt montré de la tendance à la hausse.

Dans notre rapport sur l'année 1908, nous avons signalé l'intérêt que commençait à prendre l'industrie du lavage du noir animal. Cette industrie fait de sérieux efforts pour se développer sur notre place, mais certaines conditions défavorables arrêtent son essor. Les petites fabriques que nous possédons continuent à se plaindre, par exemple, du prix élevé de l'eau dont elles ont besoin. Il est évident que le prix de 0 fr. 30 le mètre cube est trop élevé pour l'eau nécessaire aux emplois industriels. Il est d'ailleurs à noter que les concurrents de Cette puisent l'eau gratuitement dans les rivières ou canaux intérieurs sur lesquels leurs fabriques sont situées, ce qui met les fabricants de Cette en état d'infériorité.

Votre commission ne peut que renouveler le vœu qu'elle formulait déjà l'an dernier de voir la Ville trouver le moyen de mettre l'eau douce à la disposition de nos industriels à un prix sensible-

ment inférieur à l'actuel. Il est probable que la Ville trouverait, dans les avantages divers d'un développement de la production du noir lavé à Cette, une ample compensation indirecte aux sacrifices qu'elle pourrait faire sur le prix de son eau douce.

Pour terminer, nous avons le regret de noter que la fabrique de crème de tartre et de tartrate de chaux qui avait été installée à Cette, quai des Moulins, et qui avait fermé ses portes en 1908, reste encore inactive.

Charbons. — Il a été importé en 1909 : 95.797 tonnes, soit 3.097 tonnes de plus que pour l'année 1908.

Les exportations ont été de 17.424 tonnes, soit une diminution de 1.376 tonnes sur l'année 1908. Cette diminution peut être attribuée à la grève des inscrits maritimes pendant laquelle plusieurs navires de Marseille, entre autres « La Marsa » et « La Medjerda », n'ont pas fait escale à Cette.

Les prix pratiqués ont été de 28 francs environ suivant qualité.

Bois merrains et tonnellerie. — Le mouvement de l'importation des merrains à Cette a été, en 1909, d'après les statistiques de la douane :

Merrains de chêne

De Russie	19.636	tonnes	contre	31.555	en 1908
D'Autriche.....	1	—	—	1.546	—
D'Italie.....	628	—	—	831	—
De Roumanie	922	—	—	3.747	—
De Turquie	3.687	—	—	2.564	—
D'Amérique.....	23.021	—	—	24.356	—
Total	47.895	tonnes	contre	64.599	en 1908

Merrains autres que de chêne

De Russie.....	»	tonnes	contre	»	en 1908
D'Autriche	306	—		855	—
D'Italie	2.153	—		7.510	—
De Roumanie...	540	—		»	—
De Turquie.....	»	—		240	—
Total....	2.999	tonnes	contre	8.605	en 1908

Il a donc été importé en 1909 en moins qu'en 1908 :

En merrains de chêne	16.704 tonnes
En autres essences	5.606 —
Total	22.310 tonnes

Cette énorme différence provient de ce que plusieurs importateurs ont détourné de Cette une grosse partie de leurs marchandises, les conditions de débarquement rendant les réceptions extrêmement onéreuses et les affrètements

devenant de plus en plus difficiles sur Cette en raison du prix exorbitant de la main-d'œuvre.

Le marché des merrains s'est maintenu assez ferme sur les grosses dimensions servant à la fabrication des fûts-transports ou demi-muids qui ont été encore cette année assez demandés.

La petite futaille, fortement concurrencée par les fûts de retour, a eu moins d'activité.

Le châtaignier et le hêtre ont, en conséquence, eu peu d'écoulement et, partant, le marché de ces essences a été en baisse.

Comme exportation il a été expédié de Cette en 1909 :

Pour :		
L'Algérie	3.581	tonnes merrains
La Tunisie	118	—
L'Espagne	678	—
L'Italie	1.501	—
La Russie	5	—
L'Autriche	3	—
L'Angleterre	53	—
La Suisse	30	—
La Grèce	37	—
Total	8.006	tonnes merrains

contre 6.018 en 1908.

Les importations directes d'Amérique en Espagne, Italie, Algérie, ne permettent toujours pas à Cette de relever son chiffre d'exportation.

Bois du Nord et sapins. — Le relevé des importations des bois divers dits de construction, sapins du Nord ou autres provenances, nous permet de constater une sensible diminution.

Le relevé des statistiques nous donne les indications suivantes :

Importation. — 10.728 tonnes en 1909 contre 11.298 tonnes en 1908 et 16.158 en 1907, d'où une diminution de :

1.570 tonnes sur 1908 et 5.730 tonnes sur 1907.

Exportation. — 1.189 tonnes en 1909 contre 1.386 tonnes en 1908, soit une diminution de 147 tonnes.

Ces diminutions sont considérables et accusent une marche sans cesse descendante dans ce commerce.

Nos prévisions n'étaient donc que trop exactes. Un pays épuisé par une crise dont il était impossible de prévoir la fin, l'abaissement de toutes les valeurs mobilières, la difficulté des crédits, le découragement général, telle était la situation des pays vinicoles au commencement de 1909.

Si l'on tient compte que l'importation des bois de menuiserie est intimement liée à la prospérité d'un pays et par voie de conséquence directe à l'industrie du bâtiment, on estimera qu'il n'y a rien de surprenant à ce que les importateurs de

bois de construction se soient ressentis de cet état de choses.

Il faut ajouter, comme raison complémentaire de cette diminution, la concurrence de plus en plus active des ports voisins et de ceux de l'Océan, du port de Bordeaux notamment, dont l'importation des bois du Nord va sans cesse en augmentant. Ce port est avantagé par sa situation géographique en ce qui concerne les bois du Nord, par les tarifs de chemins de fer ou du canal du Midi, et par une main-d'œuvre plus économique.

En ce qui concerne la main-d'œuvre dans notre port, aucun changement n'est à signaler. Aucune difficulté grave ne s'est produite, mais les règlements ouvriers plus exigeants, et le tarif de la journée plus élevé que dans tous les autres ports de France (8 francs pour 8 heures de travail) détruisent les avantages naturels de notre place. A des charges supérieures devrait correspondre un rendement de travail supérieur, de façon à ramener le prix de revient de la tonne équivalent à peu de chose près à celui des ports concurrents. Il n'en est rien. Principalement en ce qui concerne les bois du Nord, les importateurs se voient dans l'impossibilité d'obtenir de la main-d'œuvre ouvrière le débarquement de la quantité exigée par les usages du port et les décisions du tribunal, soit 20 standarts par panneau et par jour. De sorte

que c'est toujours sous la menace de frais de surestaries, toujours très élevés, que se débarquent les vapeurs chargés de ces provenances. Ces frais viennent augmenter un prix de revient déjà plus élevé que partout ailleurs. L'intérêt ouvrier serait pourtant de comprendre cette situation et d'attirer sur notre place un tonnage qui va sans cesse diminuant.

Il nous est permis cependant de terminer sur une note moins pessimiste. Dès la fin de 1909, les cours des vins s'étant sensiblement relevés, n'ont pas cessé d'augmenter depuis. La propriété reprend espoir, la confiance renaît, l'argent rentre dans notre région, permettant d'effectuer les réparations nécessaires aux immeubles. Les besoins sont très grands et urgents.

C'est donc sur une note d'espoir et de confiance que nous terminerons, et espérons que les évènements viendront confirmer nos prévisions.

Travaux publics et bâtiments. — Ces deux branches d'industrie sont restées pendant l'année 1909 dans la crise que nous signalions dès 1908.

La situation commerciale de la région comme la prospérité des établissements industriels locaux ne s'étant pas améliorée, la profession du bâtiment reste dans la plus grande gêne.

Pour les travaux publics encore même situation critique.

Les grands travaux, projetés par la loi du 23 décembre 1903, toujours en suspens par suite des modifications importantes qui y ont été apportées, les lenteurs administratives au milieu desquelles nous nous débattons et qui nous font réclamer si ardemment l'autonomie, les difficultés rencontrées auprès des Compagnies de chemins de fer: cette situation laisse subsister toutes choses dans le même état signalé dès 1908; stagnation, crise de l'industrie du Bâtiment et des Travaux publics.

Navigation. — La différence entre l'année 1908 et l'année 1909 dans le mouvement de la navigation est assez peu importante, mais la diminution accusée depuis des années continue toujours à se faire sentir. Les chiffres de 1909 ne sont pas meilleurs que ceux de 1908 dans l'ensemble, et ils sont sur plusieurs points moins favorables.

Le total des navires entrés et sortis de notre port, qui était en 1907 de 2.969, en 1908 de 2.897, passe à 2.935. Le tonnage de jauge, qui était de 2.039.032 tonnes en 1907, de 2.052.996 tonnes en 1908, passe à 2.117.227 tonnes, ce qui constitue des augmentations insignifiantes.

La situation demeure donc stationnaire, ce qui au fond est un recul.

Si l'on fait la comparaison du mouvement des navires par pavillon, les différences apparaissent aussi peu sensibles.

Le pavillon français, à la vérité, est passé de 1.588 navires en 1908 (entrées et sorties), à 1.815, avec un tonnage de 1.199.298 tonnes en 1908 à 1.309.540.

Mais les pavillons étrangers accusent des chiffres moins bons. Les voici, pour les entrées seulement :

	1908 :		1909 :	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Pavillon espagnol :	262	130.641	241	130.412
Différence : Navires en — 21				
— Tonnage en — 229				
Pavillon italien :	124	51.915	87	44.850
Différence : Navires en — 37				
— Tonnage en — 7.065				
Pavillon anglais :	55	71.573	57	88.037
Différence : Navires en + 2				
— Tonnage en + 16.464				
Pavillon russe :	11	11.762	2	3.193
Différence : Navires en — 9				
— Tonnage en — 8.569				

Pavillon norvégien :	19	15.024	13	11.585
Différence : Navires en — 6				
— Tonnage en — 3.439				
Pavillon autrichien :	13	17.704	8	15.755
Différence : Navires en — 5				
— Tonnage en — 1.949				
Pavillon grec :	19	10.059	6	7.233
Différence : Navires en — 13				
— Tonnage en — 1.826				
Pavillon allemand :	18	14.790	20	20.921
Différence : Navires en + 2				
— Tonnage en + 6.141				

Tonnage des marchandises. — Les statistiques de l'Administration des Douanes accusent une diminution de près de 60.000 tonnes dans le commerce extérieur, c'est là la caractéristique essentielle de notre mouvement commercial et maritime en 1909. Ce fléchissement était à prévoir, et dans le rapport sur l'année 1908, fait à pareille époque, nous indiquions comme probable une baisse sensible. Cette baisse s'est produite. Sommes-nous arrivés, avec ce chiffre qui rappelle celui des mauvaises années (1893-94-95) à un minimum ?

On peut, sans trop y croire, l'espérer, étant

donné le relèvement constaté dans les derniers mois écoulés.

Les chiffres pour 1909, par comparaison avec 1908, sont les suivants :

	1908 :	1909 :
Importations.....	585.870	523.581
Exportations.....	154.078	158.042
Total.....	739.948	681.623 tonnes

Quant aux entrées par cabotage elles sont :

En 1909 de 16.807 tonnes
Contre 1908 de 13.307 —

Mouvement avec les ports étrangers à l'entrée. — Voici le tableau comparatif du mouvement avec chaque pays de provenance, comme nombre de navires et tonnage de jauge à l'entrée :

Angleterre :	1908	93 navires	81.501 tonnes
—	1909.....	81 —	72.905 —
	Différence en	— 12 navires	8.596 tonnes
Espagne :	1908.....	289 navires	114.394 tonnes
—	1909.....	264 —	145.834 —
	Différence en	— 25 navires	en + 1.400 tonnes

Italie :	1908.....	100 navires	25.212 tonnes
—	1909.....	74 —	24.331 —
	Différence en	— 26 navires	881 tonnes
U. S. A.	1908.....	19 navires	38.576 tonnes
—	1909.....	26 —	57.717 —
	Différence en	+ 7 navires	19.141 tonnes
Allemagne :	1908.....	3 navires	3.258 tonnes
—	1909.....	3 —	3.136 —
	Différence en	+ 0 navire	en — 122 tonnes
Algérie :	1908.....	115 navires	104.315 tonnes
—	1909.....	163 —	156.776 —
	Différence en	+ 48 navires	52.461 tonnes
Autres provenances :	1908	96 navires	95.734 tonnes
—	1909	87 —	99.356 —
	Différence en	— 9 navires	en + 3.622 tonnes

Ce tableau n'appelle pas de réflexions spéciales.

La situation reste stationnaire à peu près sur tous les points, signalons cependant l'augmentation lente mais continue de nos échanges avec l'Algérie.

En résumé, l'année 1909, loin d'être meilleure que 1908 qui était déjà plutôt mauvaise, lui est un peu inférieure dans l'ensemble.

Heureusement nous constatons un réveil de l'activité en janvier et février 1910, ce qui permet de présager un relèvement avec l'année courante.

Pêche. — La campagne de pêche de 1909 a été un peu plus favorable que celle de 1908 qui, elle-même, marquait un progrès sur les années précédentes,

Le produit a dépassé 500.000 francs en chiffres ronds.

L'abondance de la sardine a continué sur nos côtes. On en a pêché 2.550 quintaux contre 1.900 en 1908.

Les maquereaux ont aussi été plus abondants (1.700 quintaux contre 135 en 1908) ainsi que les thons (810 quintaux contre 255 en 1908).

Quant à la pêche des coquillages dans l'étang et les canaux, elle s'est maintenue (5 millions d'huîtres et 5.000 hectolitres de moules et clovisses).

Les poissons de toutes sortes ont donné aussi un produit à peu près identique.

CHAPITRE V

L'avenir du port de Cette

Cette et Marseille. — Le trafic du port de Cette est trop intimement lié au cours des vins du Midi. — Les zones franches. — Les ouvriers du port. — L'avenir du port de Cette dépend du développement de son industrie. — L'ouverture de l'étang de Thau à la grande navigation.

En 1890, le trafic maritime de la France continentale s'élevait en chiffres ronds à 19.000.000 de tonnes. En 1908, il a atteint en chiffres ronds le total de 31.000.000 de tonnes. L'augmentation dans cette période est donc de 12.000.000 de tonnes ou 63 %.

Si, au lieu d'embrasser l'ensemble des ports de la Métropole, nous voulons considérer seulement ce qui se passe en Méditerranée, que voyons-nous ?

En 1890, le trafic maritime du port de Marseille,

tonnage d'entrées et de sorties des marchandises, était de 4.971.000 tonnes. En 1908, il a atteint le chiffre de 8.240.000 tonnes. Le trafic du port de Marseille a donc progressé en 19 ans, et cela d'une façon soutenue, de 3.369.000 tonnes, soit une augmentation de 62 %.

Quels sont pour cette période les chiffres comparatifs pour le port de Cette ?

En 1890, Cette a exporté ou importé 1.002.000 tonnes. En 1908, ce port a importé ou exporté 840.000 tonnes, soit une diminution de 162.000 tonnes ou 16 %.

Par conséquent, d'un côté, c'est-à-dire à Marseille, c'est le progrès continuel, soutenu, ininterrompu, avec des perspectives de nouveaux accroissements que les immenses travaux en cours d'exécution assureront au commerce marseillais.

De l'autre côté, c'est-à-dire à Cette, c'est le rétrécissement graduel, la marche ininterrompue à reculons vers le néant.

Pourquoi ce brillant épanouissement et ce triste effondrement en deux endroits à peine distants de quelques dizaines de kilomètres ?

La vallée du Rhône, qui fournit à Marseille un trafic si considérable, n'est-elle pas à égale distance de Marseille et de Cette ? L'Algérie de son côté n'est-elle pas à égale distance de ces deux ports ? Et enfin le port de Cette n'est-il pas mieux

désigné que celui de Marseille pour attirer le trafic de ou pour l'Espagne ?

Oui, la situation géographique de Cette, sa situation topographique aussi, lui permettraient de faire le même travail que Marseille et de partager l'immense trafic que ce grand port accapare de plus en plus. Pourquoi donc, répétons-nous, cette magnifique prospérité de Marseille et ce dépérissement du port de Cette si heureusement doté par la nature ?

Si nous pouvions découvrir les causes de cette antithèse déconcertante, nous aurions du même coup indiqué les remèdes qui pourraient rétablir Cette. Or ces causes peuvent être facilement mises en lumière. Il suffit pour cela d'ouvrir les yeux et de considérer ce que Marseille a fait pour s'assurer la situation enviable que nous venons de faire ressortir. Nous verrons par là ce qu'il faut faire pour Cette.

Voici ce dont il s'agit en peu de mots.

Autrefois Marseille, complètement isolée du continent par une muraille rocheuse, était un port commercial très important.

Vint l'invention de la machine à vapeur et ses nombreuses applications. Nous avons vu, dans notre introduction, l'influence de la vapeur sur les transports maritimes et par voie de conséquence sur les fonctions économiques des ports. Désormais un port de l'ancien régime, un port

uniquement commercial, était, pour ainsi dire, condamné à mort. C'est ce que comprit très bien Marseille qui, après avoir percé de nombreuses voies pour la relier au reste du continent (condition sine quà non d'existence et de prospérité), s'industrialisa. De nombreuses usines, en effet, notamment des huileries, savonneries, minoteries, usines d'engrais chimiques, etc., s'établirent dans le voisinage du port et contribuent depuis pour beaucoup, tant par leurs importations de matières premières que par leurs exportations de produits manufacturés, à alimenter le trafic toujours croissant du port que le commerce seul ne pourrait plus maintenir.

Par conséquent, Cette, qui est bien mieux réuni au continent que sa grande rivale, a sa voie toute tracée : elle doit se lancer dans l'industrie si elle veut sortir de la stagnation dans laquelle elle se débat et reprendre sa marche en avant.

Nous avions d'ailleurs déjà entrevu la solution en étudiant la fonction industrielle de Cette qui, comme nous l'avons constaté, n'est qu'insuffisamment développée.

*
* *

Un coup d'œil d'ensemble sur le trafic du port va nous amener à ce résultat.

Reprenons les éléments du trafic du port de Cette. Quels sont les principaux de ces éléments ?

Le plus important est incontestablement le vin. Or, si nous nous reportons à ce que nous avons dit des vins en étudiant la fonction régionale et aussi commerciale de Cette, nous savons que le commerce des vins a subi et subit encore de nombreuses vicissitudes. Sans entrer dans des détails qui nous mèneraient trop loin en dehors de notre sujet, nous savons tous que le cours de cet article est sujet à de nombreuses et profondes variations et que notamment depuis un assez long nombre d'années il était excessivement bas. Dans ces conditions, quelle est la situation du port de Cette ?

Du côté des importations, elle est bien simple. Comme les vins étrangers ont à payer des droits d'entrée assez considérables (vins d'Espagne, 12 francs) et que bien souvent les vins nationaux n'atteignent même pas ce prix, il s'ensuit que les importations sont forcément très réduites.

On n'achète au dehors que la quantité de vin exotique strictement nécessaire au coupage de nos vins en vue de leur bonne conservation. Et du côté des exportations ? Il semblerait que le bas prix de nos vins soit une occasion très favorable à leur exportation. Il n'en est malheureusement rien et en voici la raison.

Nos vins, de faible degré alcoolique, ne peuvent

pas supporter de longs transports. Pour cela, il est indispensable de les couper, c'est-à-dire de les mélanger avec des vins exotiques plus riches en alcool. Autrefois Cette recevait les vins étrangers destinés au coupage en franchise et le mélange s'effectuait en entrepôt.

Mais depuis la loi du 1er février 1899 (amendement Piou), dont nous avons déjà parlé, une telle opération n'est plus possible : les vins étrangers destinés au coupage, même pour la réexportation, doivent payer les droits d'entrée. Le résultat immédiat est que le vin à exporter revient beaucoup trop cher pour concurrencer au dehors les produits étrangers, par conséquent exportations insignifiantes.

Comme on le voit, la situation du commerce des vins n'est pas brillante : il a à souffrir d'une législation trop protectionniste.

Sans parler des droits à l'entrée qui, en principe, sont légitimes, puisqu'ils permettent le développement de la viticulture française, il est bien certain que l'amendement Piou va un peu loin et que, pour vouloir trop protéger le vignoble français, il lui est, en réalité, préjudiciable.

Pour notre part, nous sommes absolument convaincu que l'établissement à Cette d'une zone franche ou tout au moins d'entrepôts spéciaux, non seulement favoriserait le commerce cettois

des vins — ce qui est bien évident — mais encore rendrait service à la viticulture régionale.

Nous trouvons à ce sujet dans le Bulletin de la Chambre de commerce de Cette un rapport tout à fait remarquable et qui mérite d'être reproduit ici : « La Chambre de commerce de Cette s'est associée aux premières propositions qui furent faites en vue de l'institution des ports francs. Elle estimait et estime encore que, dans un pays soumis au régime protectionniste, il est indispensable dans l'intérêt de certaines industries que certaines portions du territoire, aux abords des ports maritimes, soient considérées fictivement comme territoire étranger : dans ces zones des industriels français pourraient se livrer aux opérations que les tarifs douaniers rendent impossibles en France, mais qui se feraient impunément et malgré nous chez nos voisins.

» Une protection intelligente et rationnelle du travail national comporte en effet l'établissement d'un système qui permette à une part de ce travail national de ne pas être sacrifié sans profit ; c'est le cas par exemple pour des manipulations, des triages, des coupages, voire même certaines mises en œuvre de matières premières qui n'existent pas en France, ou qui sont indispensables à la bonification des produits français, lorsque ces produits français ne peuvent pas être exportés sans cette bonification.

» Or il ressort des éclaircissements donnés par M. Morel, président de la sous-commission des Douanes, qu'à l'heure actuelle le Parlement n'est encore pas disposé à accorder à nos réclamations satisfaction sur ce point.

» D'ailleurs si l'institution des zones franches n'était acceptée qu'au prix des restrictions dont il nous est donné l'énumération, nous n'hésitons pas à reconnaître que cette institution deviendrait parfaitement inutile, et dans ce cas nous nous désintéressons complètement de la question.

» La commission des Douanes a reconnu elle-même qu'une institution ainsi réglementée devenait sans objet, et elle se montre plutôt disposée à repousser franchement le projet de M. Chaumet.

» Mais la commission admet en même temps qu'il y a quelque chose de fondé dans les demandes du commerce d'exportation et elle envisagerait « la possibilité d'une organisation nouvelle, libérale et élargie, du régime des entrepôts en France, susceptible de concilier, dans une solution transactionnelle, les intérêts, également respectables, de la production nationale et du commerce d'exportation ».

» Notre Chambre, à défaut de ports francs ou de zones franches, souscrirait avec empressement à l'élaboration d'une législation des entrepôts, basée sur cette formule. On peut facilement trou-

ver la solution transactionnelle désirée, et on peut, sans nuire à la production nationale, et même souvent en lui rendant service, donner toutes les facilités nécessaires au commerce d'exportation.

» Notre place et notre circonscription sont intéressées surtout au commerce et à la production des vins et futailles. Aussi notre Chambre serait-elle surtout désireuse de voir permettre en entrepôt les coupages des vins français avec des vins étrangers et la fabrication en franchise des futailles destinées à l'exportation de ces vins.

» Les effets désastreux de la loi du 1er février 1899 (amendement Piou), qui a supprimé la faculté de couper en entrepôt des vins français avec les vins étrangers dans la proportion de 50 %, sont trop évidents pour que nous ne réclamions pas l'extension du régime des entrepôts en ce qui concerne spécialement cette marchandise. »

Dès 1898, au moment où la loi en question était en discussion, notre Chambre, dans une lettre adressée à M. le Ministre du Commerce le 31 décembre 1898, s'exprimait ainsi :

« Déjà tracassé par cette réglementation que le commissaire du Gouvernement, lui-même, M. Bousquet, n'a pas hésité à qualifier, en pleine tribune, de draconienne, le commerce d'exportation lutte péniblement pour conserver à l'étranger

quelques débouchés, disputés avec acharnement par nos concurrents. A quel prix cette lutte est-elle soutenue? De quelle façon nos exportateurs peuvent-ils maintenir leurs affaires et exporter nos vins français (à l'exception des crus et marques renommés)? Uniquement grâce à l'appoint des vins étrangers arrivant en entrepôt, coupés avec les vins nationaux et servant à donner à ces derniers la qualité, la couleur, la richesse alcoolique, toutes conditions indispensables à leur bonne tenue, pendant les voyages d'outre-mer et que ne réalisent pas les vins français des plantations nouvelles postérieures au phylloxéra.

» Nos viticulteurs, réellement aveuglés sur leurs propres intérêts, s'imaginent que, parce que l'on ne pourra plus couper les vins étrangers en entrepôt avec du vin français, c'est du pur vin français qui sera exporté à la place. C'est se méprendre étrangement, et c'est cette erreur qu'il ne faut pas hésiter à combattre.

» A la suite de la protection qui a fermé le marché français, nos concurrents italiens et espagnols se sont créés des débouchés à notre détriment sur les marchés où nos vins d'autrefois étaient appréciés. Ils y ont développé le goût de leurs crus. C'est contre ce goût qu'il faut graduellement lutter, pour y ramener l'habitude de nos vins nationaux; c'est aussi contre les prix surbaissés de nos concurrents.

» Croit-on, en effet, que nos exportateurs ne préfèreraient pas, comme avant le phylloxéra, envoyer à l'étranger des vins exclusivement français, si cette clientèle n'exigeait pas des produits plus hauts en couleur, plus corsés, que ceux que peut fournir la viticulture française ? Et si, pour conserver cette clientèle, il est indispensable de lui servir les coupages qu'elle préfère, comment pourra-t-on la conserver si ces coupages ne sont plus possibles ? Ce n'est pas du vin français qui sera bu par cette clientèle, ce sera du vin espagnol ou du vin italien, et le résultat obtenu sera la ruine du commerce d'exportation, sans profit pour la viticulture ; à son préjudice même, car elle sera privée, par là, de l'écoulement des vins employés aux coupages en entrepôt. L'exode des maisons d'exportation sera immédiat: aucune n'hésitera à se transporter dans le pays de production, en Espagne, en Italie, pour, de là, exporter directement.

» La viticulture française devrait songer au jour, qui est plus proche qu'elle ne suppose, où sa production sera tellement abondante qu'il y aura pléthore de vin pour la consommation intérieure : ce jour-là elle regrettera de n'avoir pas permis au commerce d'exportation de vivre ; elle regrettera de ne plus l'avoir sous la main pour lui permettre d'écouler au dehors son excédent de production.

» En 1860, la viticulture française du Midi était la première à réclamer le libre-échange ; qu'elle pense donc aujourd'hui, dans son propre intérêt, à conserver des relations avec l'étranger pour pouvoir les développer plus tard, lorsque la situation de 1860 redeviendra une réalité.....

».... Un autre intérêt encore, et des plus considérables, sera atteint par la mesure contre laquelle nous protestons. Il s'agit des intérêts des villes qui ont la concession et le monopole de l'entrepôt réel des Douanes, de Cette notamment.

» Comme la mesure proposée par l'amendement Piou amènerait la disparition de l'entrepôt pour les vins, et qu'à Cette l'entrepôt des Douanes ne reçoit presque exclusivement que du vin, c'est la suppression pure et simple, sans avis préalable, par traîtrise presque, d'un revenu communal qui s'est élevé en 1896 et en 1897 à 51.000 francs environ, et qui figure au budget de 1898 pour 65.000 francs.

» Il faut ajouter que la ville de Cette serait tenue néanmoins, par ses contrats avec la Douane et ses baux avec les propriétaires des immeubles où sont établis les entrepôts, de conserver ces derniers avec le même personnel et les mêmes dépenses d'entretien et de location, s'élevant à 25.000 fr. environ. Une telle situation ne mérite-t-elle pas qu'on s'y arrête ?

» Nos prévisions ne se sont que trop bien

réalisées. L'exportation des vins par Cette est tombée de 150.000 hectolitres en 1898 à 48.689 en 1908.

» En se plaçant au seul point de vue de la viticulture, il est indéniable qu'une réglementation élargie du régime de l'entrepôt pour les vins aurait des effets immédiatement salutaires, puisque les restrictions de la loi de 1898 ont eu les effets que nous venons de signaler.

» Les bas prix des vins français de ces dernières années n'ont pas suffi — les statistiques sont là ! — pour relever notre exportation de vins ordinaires. Si, par des coupages appropriés avec des vins exotiques admis en franchise, il nous avait été permis de présenter à la clientèle étrangère (Belgique, Suisse, Allemagne) les produits de son goût, des quantités de nos vins du Midi seraient parties pour ces pays et auraient d'autant dégagé le marché intérieur.

» Pour nous donc, nous nous élevons une fois de plus, puisque l'occasion se présente, contre cette loi qui a été funeste à notre port dont le trafic a diminué, à notre ville dont les ressources ont été fortement atteintes par suite de la non-perception des taxes de location de son entrepôt, funeste à la viticulture méridionale dont les vins ne sauraient être exportés sans être coupés avec des vins exotiques hauts en couleur et en degré.

» Et il est à noter que l'exportation des vins

de la Gironde n'a pas été atteinte par l'application de l'amendement Piou, puisque l'exportation qui en était de 637.000 hectolitres en 1896 a été de 639.000 hectolitres en 1903 et de 698.000 hectolitres en 1908. Le retour à la législation antérieure n'aurait donc aucun effet pour ces vins, et les viticulteurs du Bordelais n'ont aucune raison pour demander le maintien de la législation en vigueur. Leurs vins s'exportent tels qu'ils sont produits, les nôtres non; leur exportation n'avait rien à gagner à l'amendement Piou, celle des vins du Midi avait tout à perdre. La suppression de l'amendement Piou n'atteindra pas la viticulture bordelaise, elle contribuera à relever la nôtre. En effet, la clientèle à qui s'adressent nos vins ordinaires ne peut pas consommer ces vins tels quels : ils ne sont pas de son goût. Elle ne peut pas non plus rester fidèle à notre commerce d'exportation si les prix qu'on lui demande subissent de trop fortes fluctuations. Si nous pouvions, comme autrefois, couper les vins du Midi avec les vins exotiques d'Italie et d'Espagne, nous pourrions proposer à nos clients le même type de boisson, et en même temps, suivant que le cours des vins à l'intérieur subirait une trop forte hausse, nous achèterions à l'étranger les produits de prix appropriés à la situation, de façon à égaliser le prix de vente. Les années, au contraire, de forte récolte en France et par conséquent de

bas prix, tout naturellement nos achats à l'étranger se feraient sur moins grande échelle et nous maintiendrions les mêmes cours à l'exportation.

» De toute façon le commerce d'exportation vivrait et la viticulture méridionale y trouverait son compte : alors qu'au moment des récoltes moyennes elle vendait près de 800.000 hectos à l'étranger, elle n'en a plus vendu que 150.000 les années de pléthore et de bas prix. Avec la liberté des coupages en entrepôt telle que nous la demandons, il y a lieu d'espérer que nous verrons bientôt nos exportations remonter au chiffre d'autrefois et s'y maintenir.

» Une industrie qui est solidaire de l'exportation des vins est la fabrication des futailles destinées à l'exportation de ces vins. Si l'on pouvait fabriquer avec des bois entrés en franchise les fûts destinés à emporter les vins exportés, le travail de la tonnellerie trouverait un très fort aliment dans ce débouché, d'autant plus fort si, l'amendement Piou étant supprimé, l'exportation des vins redevenait ce qu'elle était avant 1899.

» Cette franchise de droits n'apporterait d'ailleurs aucune atteinte à des intérêts nationaux, puisque la France ne produit pas de bois de futailles.

» Nous nous en remettons d'ailleurs au législateur du soin d'organiser les garanties néces-

saires en vue d'éviter toute fraude dans cette admission des bois merrains en franchise.

» Notre Chambre, en résumé, préfèrerait l'établissement de zones franches, mais, si elles doivent être l'objet des restrictions indiquées dans le rapport de M. Noël, elle préfère, d'accord en cela avec la commission des douanes, qu'il soit procédé à une révision, dans un sens libéral, du régime des entrepôts.

» Et elle demande que le coupage en entrepôt des vins français avec les vins étrangers soit autorisé, et que les bois merrains servant à la fabrication des futailles exportées soient exempts de droits de douanes ; le tout sous telles garanties qu'il conviendra d'instituer. »

Voilà pour l'exportation des vins : la création de zones franches ou même simplement d'entrepôts lui donnerait certainement de l'extension ; malheureusement cette réforme n'est pas encore près de se réaliser.

En résumé, pour le commerce des vins : à l'importation il est gêné par de forts droits de douanes ; à l'exportation il est à peu près complètement réduit à zéro par l'amendement Piou. Pauvre commerce des vins, et dire qu'il a fait la fortune de plusieurs générations de Cettois !

Il va toutefois sans dire qu'il peut y avoir un très fort mouvement d'importation des vins (et

c'est le cas actuellement, fin 1910) lorsque, pour une raison quelconque, le cours de cet article est très élevé en France (40 à 45 fr. l'hecto) et bien moins élevé à l'étranger. Il s'importe alors de grandes quantités de vins d'Espagne, comme c'est le cas depuis quelques mois. Malheureusement il est problable que le mouvement ne durera pas ; le vin ne saurait tarder à descendre à un prix un peu plus raisonnable, et alors adieu les vins étrangers qui ont 12 fr. de droits par hecto à payer. La situation du commerce des vins est donc assez difficile et en tout cas fort instable.

Après les vins, nous trouvons, parmi les éléments les plus importants du trafic du port de Cette, les bois de toutes sortes. Ceux-ci sont divisés en deux grandes catégories : les bois de tonnellerie et les bois de construction. Les uns et les autres sont intimement liés au marché des vins.

En effet, si le vin est à un prix élevé, les propriétaires viticulteurs n'hésitent pas à faire des réparations soit à leur matériel vinicole (foudres et futailles de toutes catégories), soit à leurs habitations ; parfois même ils font des constructions neuves ou achètent du matériel neuf. Dans tous les cas, voilà le port de Cette qui va importer de grosses quantités de bois du Nord et de merrains.

Si au contraire, et c'est malheureusement le cas le plus fréquent, le vin se vend à un prix dérisoire, voilà tout le Midi plongé dans le découragement ; les propriétaires à court d'argent ne font faire que les réparations strictement nécessaires, et alors Cette n'importe presque plus ni bois du Nord ni merrains.

Comme nous l'avons vu dans le rapport de la Chambre de commerce sur les zones franches, l'industrie de la tonnellerie pourrait se créer de nombreux et vastes débouchés dans l'exportation des vins. Malheureusement, non seulement cette exportation est très réduite pour les raisons que nous avons vues, mais encore des droits assez élevés s'opposent directement à la fabrication de ces futailles pourtant destinées à la réexportation.

*
* *

Ici nous devons ouvrir une parenthèse un peu délicate. Certes, le commerce des bois à Cette est intimement lié au prix du vin dans la région et par suite, tout comme le commerce des vins lui même, traverse actuellement une crise qui ne se prolonge que trop. Il y a une autre cause qui tend de plus en plus à restreindre ce com-

merce déjà bien atteint par la crise viticole : ce sont les exigences des ouvriers.

La main-d'œuvre est plus élevée que partout ailleurs : les ouvriers touchent 8 francs pour une journée de 8 heures, les heures supplémentaires sont payées 2 francs et pour les dimanches et jours fériés le salaire est double. Il semblerait que dans ces conditions le rendement du travail dût être excellent et en rapport avec les salaires touchés : il n'en est malheureusement rien et jamais les ouvriers n'arrivent à débarquer les quantités fixées par les usages du port et les décisions du tribunal. Personnellement, il nous a été donné d'assister au déchargement de la cargaison de douelles d'un grand trois-mâts grec à laquelle procédait une équipe d'une vingtaine d'ouvriers. Dans ce nombre la moitié au moins ne faisait absolument rien, les ouvriers fumaient une cigarette et causaient gaiement entre eux ; quant à ceux qui « travaillaient », ils alignaient solennellement sur le quai les douelles qu'ils apportaient par groupe de... deux !

On comprend bien que dans ces conditions il serait téméraire d'attendre le relèvement du commerce des bois. Et il ne faudrait pas croire que nous exagérions à plaisir : nous ne pourrions pas fournir de meilleures preuves que le fait suivant :

Une des plus importantes maisons d'impor-

tation de bois du Nord à Cette vient d'abandonner tout dernièrement ce port pour aller s'établir définitivement dans les environs de Port-Saint-Louis-du-Rhône. En plus d'un déménagement très onéreux, elle préfère assumer des frais supplémentaires de transbordement sur la batellerie du Rhône qu'avoir à subir les exigences et la mauvaise volonté toujours croissantes des ouvriers cettois. Ce triste exemple n'est que trop probant : de ce seul fait il entre, à Cette, 20.000 tonnes de bois de moins par an !

Mais si encore, en agissant ainsi, les ouvriers ne portaient préjudice qu'à leurs patrons, on ne saurait trop leur en faire grief à eux, ouvriers ; seulement ils causent, en outre, le plus grand tort non seulement au port, à la ville et à la population cettoise en général, mais bien plus encore à eux-mêmes, travailleurs.

Il faut bien croire, en effet, du train où vont les choses, que, si cela dure encore quelque temps, toutes les maisons seront obligées de quitter les unes après les autres Cette pour aller s'établir ailleurs.

Et alors, que feront les ouvriers licenciés ?

Ils seront obligés de chercher leur pain quotidien dans d'autres industries où ils seront peut-être, sûrement même, astreints à un labeur plus rude pour toucher un salaire moins élevé.

Voilà la situation, est-elle sans remède ?

Nous ne le pensons pas, et nous espérons fermement le contraire. Avec le temps, les ouvriers réfléchiront et ils comprendront que leur véritable intérêt est d'effectuer un travail en rapport avec le salaire, de façon à permettre à Cette de rivaliser avec les ports concurrents pour le plus grand bien de tous.

Mais laissons cela de côté et revenons au trafic du port.

*
* *

Comme nous venons de le voir, le commerce des vins et des bois de toutes sortes, c'est-à-dire les plus importants de Cette, dépendent étroitement du prix du vin dans la région ; mais, bien plus, certaines industries cettoises voient également leur développement influencé, quoique d'une manière plus indirecte, toujours par ce même cours du vin. Ces industries comptent aussi parmi les plus importantes du port, ce sont celles de la raffinerie des soufres et des engrais chimiques.

Sans doute l'emploi de leurs produits est nécessité par l'état de santé de la vigne qui dépend de beaucoup de circonstances indépendantes du prix du vin (température, humidité, maladies cryptogamiques, etc.) ; mais on comprend facilement que le viticulteur qui vend bien son vin, c'est-

à-dire qui a de l'argent devant lui et qui est encouragé de voir son travail lui rapporter, est plus disposé à bien soigner sa vigne en employant du soufre et des produits chimiques, que le propriétaire qui vend mal son vin et qui, par conséquent, ne dispose pas de fonds et est en plus découragé de voir que la culture de la vigne ne lui rapporte rien.

Ainsi donc la prospérité de ces usines dépend en partie encore et toujours du prix du vin.

En résumé, voici la situation du port de Cette : Si le vin se vend bien dans le midi de la France, il s'importe du vin d'Espagne en plus ou moins grande quantité suivant la différence des prix respectifs. Pour les exportations de notre vin, n'en parlons pas. Grâce au régime douanier actuel, même lorsque le prix de nos vins est très bas, il ne s'exporte rien ou presque rien.

Il arrive également de grandes quantités de bois du Nord et de merrains et douelles.

Les usines de soufre et de produits chimiques, ayant à répondre à de nombreuses commandes, voient leur activité augmenter et le trafic du port s'accroît d'autant. En un mot, un peu de vie anime enfin le port.

Si, au contraire, et c'est malheureusement le cas neuf années sur dix, pour des raisons complexes que nous n'avons pas à envisager ici, les vins méridionaux se vendent à bon prix, plus de

vins d'Espagne, ni de bois, ni de soufre, ni d'engrais chimiques, etc., rien ne va plus, le port se meurt lentement.

Voilà la grande raison de la déchéance actuelle du port de Cette : son trafic est trop intimement lié au cours des vins du Midi. Il suivra donc la fortune du pays viticole dont il fait partie. Cette en un mot dépend trop étroitement de la région qui l'entoure et en subit les nombreuses vicissitudes.

Pour se tirer de cette impasse, il est donc de toute nécessité que le port de Cette cherche, par son trafic, d'autres éléments plus stables et plus indépendants de la région avoisinante. Ces éléments, il ne peut les trouver que dans l'industrie.

L'avenir du port de Cette est lié au développement de son industrie.

Mais ici nous rencontrons une difficulté qui paraît insurmontable au premier abord. On sait que, dans leur état actuel, le port et la ville de Cette manquent de terrains pouvant être utilisés par les industries de quelque importance. A cause de cette situation, d'importantes industries ont dû chercher des emplacements sur les territoires des communes de Balaruc et de Frontignan. Mais après les emplacements qui ont été pris ainsi, il n'en restait plus d'autres présentant quelques

avantages, même sur les communes voisines. C'est ainsi que MM. Schneider et C^ie^, voulant s'installer à Cette, durent jeter leur dévolu sur la plaine liquide de l'étang, dont ils se proposèrent de remblayer la surface nécessaire à leur industrie. Après eux, diverses industries ont également cherché des emplacements à Cette, mais elles n'en ont pas trouvé de convenables, étant donné qu'il était décidé que l'étang resterait, provisoirement au moins, fermé à la navigation.

Ces faits sont connus de tous : ce fut d'abord une importante Société s'occupant de la métallurgie du zinc qui, ne trouvant pas d'emplacement à Cette, a agrandi considérablement ses usines de Viviers. Ce fut ensuite une grosse entreprise de minoterie qui, pour la même raison, s'est installée à Port-St-Louis-du-Rhône, de préférence à Cette. Une entreprise de raffinage de pétrole a dû également, toujours faute de terrain, porter ses entreprises ailleurs. Enfin, tout dernièrement, une Société américaine, après avoir recherché des terrains à Cette pour y installer une raffinerie de soufre, a finalement renoncé à son projet pour s'installer à Marseille.

D'autres industries sans doute, séduites par la situation géographique de Cette qui, nous le répétons, est exceptionnellement favorable, ont dû avoir des visées d'installation sur son territoire, mais le manque de terrain éloigne vite tout projet,

comme l'impossibilité de naviguer sur l'étang pourrait empêcher l'extension des industries déjà existantes.

Or l'ouverture de l'étang de Thau à la grande navigation aura précisément pour résultat de mettre à la disposition des industriels des terrains en quelque sorte illimités, qu'il est facile de créer à peu de frais par le remblayage de l'étang même. On voit par là les immenses avantages que l'ouverture de l'étang à la grande navigation procurerait à la ville de Cette et à son port.

L'avenir est là, dans le développement de l'industrie. Le trafic des marchandises diverses qui ne font que transiter est de plus en plus enlevé à Cette par les ports de Marseille et de Saint-Louis, et s'il n'avait pas eu les quelques industries qui se sont installées depuis 1890, tant sur son territoire que dans le voisinage, le port de Cette serait, à l'heure actuelle, tombé en complète décadence (1).

---

(1) L'importance réelle du tonnage que l'industrie fournit au port de Cette est d'environ le tiers du mouvement total du port.

Les chiffres exacts du mouvement des usines cettoises sont de :

200.055 tonnes en 1907;
182.405 tonnes en 1908.

Mais, si on s'en tenait là, on n'envisagerait la question que d'une façon vraiment trop superficielle. Le trafic que

On peut objecter que le port de Marseille, le plus redoutable concurrent de Cette, n'a pas non plus de terrains industriels dans son voisinage immédiat ; mais le port de Marseille offre déjà à l'industrie d'importants avantages que Cette ne peut posséder. C'est sur lui que se dirigent les grands courants de transports internationaux, d'abord parce que Marseille possède une marine marchande considérable qu'on ne peut songer à réaliser à Cette, ensuite parce que la profondeur du port et le développement des bassins permettent de recevoir les grandes unités de transports maritimes, qui font bénéficier de frets réduits.

Le port de Cette ne peut disputer ces avantages à celui de Marseille, mais il doit rechercher

---

les usines procurent au port de Cette ne se borne pas aux marchandises qui entrent dans ces usines ou qui en sortent. En voici quelques exemples : Le port est fréquenté par quelques vapeurs qui chargent principalement à Cette des engrais chimiques pour l'Espagne. Mais, en venant charger ces engrais chimiques, ces vapeurs apportent des marchandises diverses, pour un tonnage annuel de 25.000 tonnes environ, principalement en vins. Si les vapeurs en question ne trouvaient pas à charger des engrais chimiques pour l'Espagne, ce n'est pas à Cette qu'ils apporteraient leurs 25.000 tonnes de produits espagnols, c'est à Marseille, car, d'une part, les produits dont il s'agit sont presque tous pour la Suisse et pour les

tous les moyens de mettre en œuvre les éléments qui lui sont propres. Le premier de ces moyens, et le seul d'ailleurs, est de mettre à la disposition de l'industrie les vastes terrains qui peuvent être créés dans l'étang pour peu d'argent. Lorsque les industries actuelles des rives de l'étang, et celles qui pourront s'installer dans l'étang même, recevront dans leurs ateliers mêmes les bateaux qui peuvent fréquenter le port, cette situation compensera en grande partie les avantages qu'ont actuellement sur elles les industries rivales de Marseille et de Saint-Louis.

Il faut aussi considérer que l'ouverture de l'étang

---

régions de l'Est français,et, d'autre part, Marseille offrirait des ressources de sortie n'existant pas à Cette.

Ce premier exemple est bien frappant, en voici un autre qui ne l'est pas moins.

Le port de Cette exporte actuellement environ 20.000 tonnes de charbon. Or la plus forte partie est pour les bateaux qui font le trafic des marchandises reçues ou exportées par les usines de l'étang, car, en grande majorité, les bateaux des Compagnies marseillaises ne charbonnent pas à Cette.

Si nous nous livrions à une analyse complète de toutes ces incidences favorables au port et dues à l'existence des usines de l'étang, nous alignerions facilement des chiffres rigoureux montrant que, directement ou indirectement, ces usines interviennent pour un tiers environ dans le trafic du port de Cette.

à la grande navigation, complétée par un chenal qui permettrait aux bateaux pétroliers de se rendre dans le port même de l'usine à pétrole de Balaruc, rendrait inutile la création d'un nouveau port à pétrole à Cette, ouvrage auquel on sera obligé de songer sans cela, l'insuffisance du port à pétrole actuel étant à la fois dangereuse et préjudiciable pour le port.

Or la création d'un nouveau port à pétrole sur le rivage de la mer serait plus coûteuse que l'ensemble des travaux restant à exécuter pour réaliser l'accès de l'étang à la grande navigation. C'est une condition sur laquelle il convient d'appeler particulièrement l'attention des pouvoirs publics.

On a objecté que la traversée de la ville par des bateaux pétroliers présenterait certains dangers.

Mais les pouvoirs publics eux-mêmes ont déjà fait justice de ces objections. Les dangers envisagés ne seraient pas plus à craindre pour Cette que pour d'autres villes où les bateaux à pétrole ont été admis à circuler. En outre, la traversée de 12, 15 ou 20 bateaux par an ne présenterait pas plus de dangers que la traversée de nombreux chalands dans lesquels on est obligé aujourd'hui de déverser le pétrole pour le transporter à Balaruc et à Frontignan.

En résumé, l'ouverture de l'étang à la grande navigation paraît éminemment désirable à tous

les points de vue,et nous devons regretter que les circonstances aient amené la Chambre de commerce de Cette à prendre sa décision du 11 mars 1908 par laquelle elle ajournait les travaux de l'ouverture de l'étang à la navigation maritime.

Pour ne pas être tenté de porter contre cette décision un jugement téméraire, il convient de se rendre compte des considérations qui avaient amené la Chambre de commerce à prendre cette détermination.

Comme l'indique la délibération du 11 mars 1908 elle-même, la considération déterminante a été l'abandon par MM. Schneider et Cie de leurs établissements de Cette.

Mais une cause ayant eu tout au moins le même poids dans la décision prise par la Chambre de commerce, c'est l'attitude des usines riveraines de l'étang dans la question relative à l'exécution du chenal qui devait permettre à ces usines de recevoir les bateaux à leurs appontements. Lorsque, par sa délibération du 24 janvier 1906, la Chambre de commerce, ajournant la construction d'un bassin à pétrole en mer, demanda le creusement d'un chenal à travers l'étang et l'établissement d'une taxe d'usage de ce chenal, ces usines déclarèrent d'une façon formelle qu'elles n'avaient pas convenance à s'intéresser à l'exécution de ce travail. Il n'a pas été fait mention de cette attitude des usines rive-

raines de l'étang dans la délibération du 11 mars 1908, parce que la décision était depuis longtemps un fait accompli et le projet de chenal abandonné, et la Chambre a jugé inutile de le rappeler.

Mais la Chambre se trouvait bien en face de cette situation :

D'une part les usines des rives de l'étang avaient déclaré se désintéresser de la question de l'exécution du chenal ;

D'autre part MM. Schneider et Cie venaient de faire connaître à la Chambre, d'une façon définitive, leur intention d'abandonner leurs établissements de Cette.

Dans ces conditions l'ouverture de l'étang à la grande navigation ne présentait plus aucun intérêt immédiat, et, si elle avait voulu persister à la réaliser, la Chambre de commerce aurait pu être accusée de gaspiller les deniers de ses ressortissants. Sans doute l'utilité d'ouvrir l'étang à la grande navigation subsistait dans le but de mettre à la disposition d'industries nouvelles les terrains pouvant être créés dans l'étang de Thau, mais il s'agissait là de questions d'un intérêt moins évident et surtout moins immédiat que celui que l'on avait vu précédemment dans la facilité de desservir les usines du Creusot et les autres usines actuelles des rives de l'étang. Aussi, après avoir pesé toutes les considérations en présence, la Chambre de commerce jugea préfé-

rable de renoncer, au moins provisoirement, à l'ouverture de l'étang de Thau à la grande navigation et de demander aux pouvoirs publics d'affecter les fonds ainsi disponibles à la réfection des ponts de Montpellier et des Moulins, et à la suppression du pont Régy.

Mais maintenant la situation est bien changée. Les usines riveraines de l'étang ont d'abord protesté énergiquement contre la décision de la Chambre de commerce du 11 mars 1908 ; puis, sur la demande de cette dernière, elles ont déclaré qu'elles acceptaient de faire les frais du creusement du chenal allant à travers l'étang, de Cette à leur usine.

Dans ces conditions, les usines actuelles des rives de l'étang prenant l'engagement d'exécuter à leurs frais le chenal qui devra les desservir, il est équitable vis-à-vis de ces usines d'exécuter les travaux approuvés par la loi du 23 décembre 1903 et qui ont précisément pour objet d'ouvrir l'étang de Thau à la grande navigation. C'est équitable, puisque d'une part lesdites usines contribuent largement à la prospérité du port, et que d'autre part elles interviennent dans une importante proportion pour le remboursement de l'emprunt fait précisément en vue des travaux qu'elles réclament ; mais en outre nous estimons que la Chambre de commerce fera une œuvre de sage prévoyance en aidant, de tout son pouvoir et

par tous les moyens qui dépendent d'elle, ces établissements dont la prospérité est assurément désormais la première condition de la prospérité du port.

Malheureusement ces travaux ne sont pas encore près d'être commencés. Il faut compter avec l'Administration et ses désespérantes lenteurs, et pendant ce temps Cette perd un temps précieux (1).

Qu'on nous permette, pour terminer, de citer un discours qui énumère bien tous les desiderata des Cettois. Ce discours a été prononcé le 6 janvier 1910 par M. Prats, président de la Chambre de commerce de Cette, à l'occasion d'une courte visite (2 heures à peine) que fit à Cette M. Millerand, Ministre des Travaux publics, au cours d'un voyage dans le Midi de la France.

« Monsieur le Ministre,

» Nous connaissons trop le prix du temps en affaires pour ne pas comprendre à quel point les

---

(1) Nous apprenons cependant que des décisions importantes ont marqué la fin de l'année 1910 et que les accords entre la Chambre de commerce, l'Etat et les Usines étant presque complètement réalisés ; il ne reste plus que des formalités administratives pour obtenir le vote d'une loi qui peut être considérée comme le salut de Cette.

instants vous sont précieux et pour ne pas nous résigner, malgré tous les regrets que nous en éprouvons, à ne vous posséder parmi nous que deux heures à peine. Notre honorable député, M. Salis, qui s'est associé à nos démarches; M. Euzet, notre sympathique maire; tous mes honorables collègues de la Chambre de commerce, savent si j'ai fait l'impossible pour que votre visite au port de Cette ne soit pas écourtée; mais il a fallu se rendre aux nécessités qui se sont imposées à vous-même !

» Je sais que votre désir aurait été de consacrer à notre port au moins une demi-journée, et vous avez fort aimablement acquiescé à ma demande, lorsque je vous ai prié de vous arrêter, ne serait-ce que quelques instants, pour recevoir les hommages de notre Compagnie, être son hôte d'une heure, et vous entretenir sur place, avec elle, des projets qui nous tiennent à cœur.

» Aussi, à nos regrets bien sincères se mêlent nos remerciements les plus cordiaux. Je vous présente les uns et les autres, Monsieur le Ministre, au nom de tous ceux qui ont l'honneur de se presser en même temps autour de vous, au nom de la population commerçante et industrielle de Cette et de ses environs. les cantons de Mèze et de Frontignan, tous intéressés à la prompte réalisation des projets d'amélioration de notre port.

» Ces projets consistent, vous le savez, Monsieur

le Ministre, dans l'ouverture de l'étang de Thau du moins dans sa partie Est) à la grande navigation. Les conditions économiques de notre région ayant changé, le commerce des vins s'étant déplacé, c'est au développement de l'industrie que nous devons consacrer nos efforts.

» Les industriels ont depuis de longues années reconnu les avantages que présente pour eux le bassin de l'étang de Thau : proximité de la mer, accès direct aux canaux du Midi d'un côté, du Rhône de l'autre, lignes ferrées directes sur l'Espagne, sur l'Océan, sur Marseille, Paris et le centre de la France.

» Mais il manque à ces avantages réunis celui, plus précieux à lui seul, de pouvoir amener les navires de mer à pied d'œuvre dans les usines mêmes. Cette commodité capitale, peu de ports, à vrai dire, peuvent l'offrir. Mais le port de Cette, au prix d'une dépense minime, peut la réaliser; aussi passerions-nous pour coupables à nos propres yeux si nous ne poursuivions pas l'exécution d'un travail qui n'est ni difficile ni coûteux, et qui présente pour notre développement immédiat et futur les plus considérables conséquences !

» L'élargissement des ponts du canal maritime et les ouvrages à établir à l'accès même de l'étang se placent donc pour nous au premier plan de nos préoccupations : ils sont la condition suffisante mais nécessaire pour que, le chenal

dans l'étang une fois creusé, les industriels établis sur les bords amènent dans leurs propres établissements les navires du plus fort tonnage. Cette situation, qui sera véritablement exceptionnelle, sera réalisée d'ici très peu de temps, si vous voulez bien, Monsieur le Ministre, vous employer à abréger les formalités qui nous arrêtent, la bonne volonté et les excellentes dispositions dont j'ai trouvé animés vos distingués et dévoués collaborateurs, à commencer par l'éminent directeur des Routes et de la Navigation, que nous sommes heureux de voir ce soir à vos côtés, vous rendant cette tâche facile.

» Cette exceptionnelle situation sera magnifiquement complétée par l'adduction des eaux du Rhône, au moyen des canaux d'irrigation qui débouchent dans l'étang à l'endroit même où aboutira notre chenal.

» L'œuvre des canaux d'irrigation, en apportant à nos terres sèches l'humidité fécondante, sera le salut de notre agriculture ; pour nous elle apportera en même temps l'eau nécessaire à toutes les industries. Il ne manquera plus rien alors à nos usines, et nous aurons tout à offrir aux industriels en quête d'emplacements favorables.

» Mais l'importance capitale des projets dont je viens de vous entretenir ne nous fait pas perdre de vue les améliorations nécessaires, qu'ap-

pelle le régime de nos voies ferrées de quai. Deux Compagnies de chemin de fer ont Cette comme tête de ligne. Chacune ici a sa gare et chacune d'elles est reliée à nos quais par des rails. Mais le régime tout à fait anormal de ces voies empêche qu'elles rendent tous les services qu'on est en droit d'attendre de cette installation. Cette installation semble à première vue permettre un transbordement facile de rail sur bateau et réciproquement : il n'en est rien.

» Nous sommes en ce moment fort préoccupés par les difficultés que nous rencontrons auprès de la C^ie^ du Midi, dont le bassin n'est pas en état de recevoir les navires qui doivent y accoster, et dont la gare maritime ne comporte pas de terrains suffisants pour le dépôt de marchandises lourdes en provenance ou à destination de la mer.

» Votre intervention et votre autorité seraient sans doute nécessaires pour aplanir ces difficultés, et faire rendre tout son effet utile à un outillage qui existe et dont le commerce ne demande qu'à tirer profit.

» Nous ne doutons pas que la collaboration et la sympathie du directeur des Chemins de fer, M. Rousseau, que je vois ici, nous soient acquises dans cette affaire ; je puis d'ores et déjà le remercier de l'appui qu'il nous prêtera.

» Nous savons d'ailleurs, Monsieur le Ministre, que nous pouvons compter sur votre fermeté pour résoudre promptement toutes ces questions, depuis de si longues années pendantes.

» Mais nous savons aussi, Monsieur le Ministre, qu'en dépit de votre fermeté, en dépit du dévouement et de la compétence éclairée de tous vos collaborateurs, à quelque degré de la hiérarchie qu'ils appartiennent, il est une force de résistance contre laquelle cette fermeté, ce dévouement et cette compétence, aussi bien que notre persévérance, voire même notre entêtement, se heurteront toujours, et souvent se briseront. Cette force, ai-je besoin de le redire ici, réside dans le régime d'émiettement, et à la fois de centralisation étouffante, qui entoure la préparation des moindres projets d'un nombre incalculable de formalités et d'examens, ce qui retarde indéfiniment leur solution.

» Je ne referai pas ici le procès de ce régime, je ne le referai pas surtout parce que, mieux que quiconque, vous avez, Monsieur le Ministre, dénoncé ce mal, dont tous les ports de France meurent.

» Mais vous ne vous êtes pas contenté de dénoncer le mal ; vous avez apporté le remède. Votre premier acte en prenant possession du département des Travaux publics a été la pré-

sentation d'un projet d'autonomie des ports de commerce.

» Notre Chambre, vous le savez, a accueilli ce projet avec faveur ; et, tout en proposant quelques amendements, elle s'est empressée, dans une délibération qui vous a été transmise le 8 septembre 1909, de rendre hommage aux principes dont ce projet s'inspirait. Reconnaissant, dès le premier moment, la nécessité de créer un Conseil administratif du port placé à côté de la Chambre de commerce, non en antagonisme, mais en collaboration avec elle, nous avons exprimé cet avis qu'il était tout naturel de donner place dans ce Conseil aux représentants de la région et aux représentants du pouvoir central. Le port n'est pas la propriété de ses habitants : il est un instrument appartenant au pays tout entier. Son autonomie doit être faite non de la volonté des seuls hommes qui vivent dans son enceinte, mais du faisceau harmonieux des volontés de tous ceux à qui importent la vie et le développement de cet outil nécessaire à la prospérité générale.

» Le projet d'autonomie auquel vous attacherez votre nom, Monsieur le Ministre, comporte sans doute des retouches, ce n'est pas vous faire injure de le dire ; vous avez vous-même appelé loyalement et ouvertement les Chambres de commerce à collaborer à votre œuvre, à formuler leurs observations à son sujet. Mais les prin-

cipes sur lesquels il est établi, l'esprit dans lequel il a été conçu doivent être respectés. Nous ne doutons pas, Monsieur le Ministre, qu'à la réflexion et grâce à votre force de persuasion, ceux qui n'ont pas trouvé dans votre projet l'autonomie telle qu'ils la comprennent, reconnaîtront, comme nous l'avons reconnu dès l'abord, que ce projet apporte avec lui les moyens de doter rapidement les ports de commerce de l'outillage et des installations qui leur manquent, et de donner en même temps à leur direction la souplesse et l'unité nécessaires à une bonne administration et à une mise en valeur rationnelle.

» Nous sommes heureux, Monsieur le Ministre, de vous adresser nos plus chauds remerciements pour le service que vous rendrez, non pas seulement aux ports de commerce, mais à la France entière.

» Le gouvernement de la République a acquis des titres incontestables à la reconnaissance du pays. Ce n'est pas à moi à les énumérer ; d'autres, mieux qualifiés, et en d'autres circonstances, l'ont proclamé et le proclameront encore. Notre aimable préfet, l'actif et dévoué M. Calmès, que je suis heureux de saluer ici, sait d'ailleurs quels sont les sentiments de notre Compagnie à l'égard de nos institutions. Mais il convient de me réjouir ici de ce que l'œuvre nationale du relèvement de la patrie, l'édification d'une législation de liberté

morale, la préparation et la mise en fonctionnement des grandes réformes de justice sociale soient complétées par la réalisation d'ouvrages matériels destinés à devenir pour chaque région, comme pour le pays tout entier, des instruments féconds de prospérité, de bien-être et d'affranchissement économique !

» Pour nous, la création de notre arrière-port industriel ; pour la région qui nous entoure, l'adduction des eaux du Rhône ; pour les régions dont nous sommes tributaires à l'ouest, la mise en état du chef-d'œuvre de Paul Riquet, et, à l'est, la transformation du Rhône impétueux en un utile canal ; pour le pays entier, l'amélioration continue et progressive de nos chemins de fer, et surtout l'appui rationnel donné à notre marine marchande. Voilà, Monsieur le Ministre, ce que nous attendons de vous et de la République.

» Nous savons que vous savez vouloir : aussi nous comptons sur vous et nous vous en adressons par avance, avec la certitude de ne pas le faire en vain, nos plus respectueux et en même temps nos plus cordiaux remerciements.

» A Monsieur Millerand ! A la République ! »

Le ministre des Travaux publics, dans sa réponse à ce discours, promit tout son concours et tout son dévouement pour faire aboutir les

vœux légitimes de toute la population cettoise. « Ces projets, dit-il, nous les étudierons comme des propositions sérieuses, avec l'ardent désir de les faire aboutir. »

Acceptons-en l'augure, et puisse enfin le port de Cette voir exécuter les travaux qu'il réclame et reprendre, grâce à eux, sa marche en avant dans la voie du progrès et de la prospérité qu'il avait un instant interrompue!

Vu : Le Président de la thèse :
Montpellier, le 9 Février 1911.
CHAUSSE.

Vu : le Doyen :
Montpellier, le 9 Février 1911.
VIGIÉ.

Vu et permis d'imprimer :
Montpellier, le 9 Février 1911.
Le Recteur,
Ant. BENOIST.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

Pages

§ 1. — Situation.— Historique.— Description..... 11

§ 2. — Les fonctions économiques de nos grands ports modernes..... 25

Le port ancien à fonction unique.— Le port moderne à fonctions multiples. — Sa fonction régionale, industrielle et commerciale. — Ce sont les perfectionnements des moyens de transports maritimes et terrestres qui ont amené ces changements profonds..... 25

CHAPITRE I

Généralités sur le trafic et le mouvement maritime de Cette..... 65

Que faut-il entendre par le trafic d'un port ? — Le poids des marchandises. — La valeur des marchandises. — Le mouvement de la navigation. — La navigation internationale et le cabotage. — Le trafic de Cette au cours du XIX[e] siècle 65

CHAPITRE II

Pages

La fonction régionale de Cette 113

Les moyens de communication dont dispose Cette. — Compagnies et lignes de navigation. — Canaux. — Chemins de fer. — Routes. — La fonction régionale de Cette. — Les vins. — Les bois du Nord et de tonnellerie. — Les céréales. — La houille, la chaux, la bauxite. — Cette est surtout un port régional..... 113

CHAPITRE III

Les industries du port 169

La raffinerie des soufres. — Les engrais chimiques. — La raffinerie des pétroles. — L'industrie métallurgique. — Le Creusot et l'influence salutaire qu'il aurait pu avoir sur l'avenir de Cette. — La pêche et la préparation des poissons. — La fonction industrielle de Cette est insuffisamment développée..... 169

CHAPITRE IV

La situation actuelle du port de Cette 197

Rapport de la Chambre de commerce sur la situation commerciale et industrielle du port de Cette en 1909..... 197

CHAPITRE V

L'avenir du port de Cette 221

Cette et Marseille. — Le trafic du port de Cette est trop intimement lié au cours des vins du Midi. — Les zones franches. — Les ouvriers du port. — L'avenir du port de Cette dépend du développement de son industrie. — L'ouverture de l'étang de Thau à la grande navigation..... 221